

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team:

Onderwerp:

Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 26-11-2024

Notanummer : 2024-885

Datum : 26-11-2024

Programma : 05 - Ruimtelijke ontwikkeling

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : bijlage i Rapport Goudappel.pdf, bijlage ii Analyse Mobiliteitsplan binnenstad en periferie.pdf, bijlage iii Verslag focusgroep 23-10-24.pdf, Bijlage iv Nagekomen reacties focusgroep en andere partners.pdf, Bijlage v Overzicht maatregelen en koppelkansen.pdf, Bijlage vi Verslag peiling Goed Op Weg.pdf, Tussenversie Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie.pdf

Parafering

14-11-2024: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling13-11-2024:

Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling13-11-2024: Wethouder20-11-2024:

Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling

Agendering

* 13-11-2024: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 14-11-2024: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

* 21-11-2024: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 22-11-2024: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

Definitieve akkoord

26-11-2024

B & W d.d.: 26-11-2024

Besluit

1. De raad voor te stellen om de twee kernprincipes zoals omschreven in het tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie vast te stellen.

Deze

twee kernprincipes zijn:

* Een leefbare binnenstad en periferie

* Een gastvrije binnenstad en periferie

2. De raad voor te stellen om het tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie vast te stellen als basis voor de maatregelen tot 2030 en als richting voor het definitieve Mobiliteitsplan voor de Binnenstad en Periferie.

3. Het raadsvoorstel en ontwerp raadsbesluit vast te stellen.

4. De stukken aan te bieden aan de raad.

Inleiding

Dit voorstel gaat over de het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie, als onderdeel van het integrale mobiliteitsplan binnenstad en periferie. Dit voorstel hangt samen met voorstel Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur dat het college parallel krijgt voorgelegd. Hierin worden drie uitgangspunten voorgesteld, te weten:

1. Ontwerpen vanuit het STOMP principe;
2. In principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u;
3. Hanteren van het dakpanprincipe.

Deze uitgangspunten zijn randvoorwaardelijk zijn om de binnenstad nog leefbaarder en duurzamer te maken. Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven.

Gelijktijdig aan het opstellen van het tussenproduct werkt de gemeente ook aan de uitwerking van het Gebiedsprogramma Centrumschil. Hoewel de doorlooptijd van het Gebiedsprogramma Centrumschil langer is dan van het mobiliteitsplan is bij het opstellen van het mobiliteitsplan rekening gehouden met de ambities van het gebiedsprogramma.

Voor dit tussenproduct heeft de raad in 2023 het plan van aanpak en bijbehorende participatieaanpak vastgesteld (2023 -1200, 19 december 2023) voor de "Herijking visie Hoofdwegenstructuur 2040 en Integraal Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie". In het plan van aanpak staan 9 fasen omschreven, van analyse tot finale besluitvorming. Dit besluit gaat over fase 5 waarbij de raad besluit over het tussenproduct. Waar de "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" zich richt op de hoofdwegen in en rond de stad, focust het tussenproduct van het "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" op de specifieke uitdagingen in de binnenstad en de omliggende gebieden en borduurt hiermee voort op de principes uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur. Dit plan is gebaseerd op twee kernprincipes:

- 1) Een leefbare binnenstad en periferie
- 2) Een gastvrije binnenstad en periferie

Bij het opstellen van het definitieve Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie wordt er verder gekeken tot 2035. Waar het tussenproduct voornamelijk richting geeft zal het definitieve mobiliteitsplan concreter van aard zijn. Hierin worden onder meer de verschillende uitwerkingsrichtingen verder op detailniveau uitgewerkt. Bij het opstellen hiervan wordt input gebruikt van de onderzoeken waar dit tussenproduct een aanzet toe geeft. Nieuwe inzichten die voortkomen uit het vernieuwen van het parkeerbeleid worden hierin meegenomen. Ook wordt er dan rekening gehouden met de woningen die na 2030 gebouwd gaan worden en worden ook meer fundamentele oplossingen zoals een 3e IJsselbrug beschouwd.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven.

Kader

- * Plan van aanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)
- * Participatieaanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)
- * Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad (2024)
- * Programma Fiets Deventer 2021-2025 (2021)
- * Beeldkwaliteitsplan Deventer (2021)
- * Agenda Binnenstad 2.0 (2021)
- * Uitvoeringsplan/programma Duurzame Mobiliteit (2019)
- * Omgevingsvisie (2019)
- * Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (2015)
- * Deventer Bericht aan de stad, inclusief uitkomst Bereikbaarheidsconclaaft (2011)

Betrokken partijen en participatie

Er is een gezamenlijke focusgroep samengesteld voor het mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en de Herijking visie Hoofdwegenstructuur. Deze groep is voor de hoofdwegenstructuur acht keer bij elkaar geweest. Op 23 oktober heeft een afsluitende bijeenkomst plaatsgevonden over de binnenstad en periferie waar de groep geadviseerd heeft over de te nemen maatregelen. Het verslag van deze sessie, inclusief een overzicht van deelnemende partijen is bijgevoegd bij de stukken (zie bijlage iii).

Ook zijn er gesprekken geweest met samenwerkingspartners, waaronder vertegenwoordigers van de politie, Veiligheidsregio IJsselland en Provincie Overijssel. Er is ook een advies van de adviesraad natuur en milieu ontvangen. Sommige partijen hebben naar aanleiding van de gesprekken nog een aanvullende brief of mail verstuurd. Een samenvatting hiervan vindt u in bijlage iv, inclusief een reactie.

In oktober 2024 heeft een breed publiek via een online keuzewijzer zijn mening gegeven. In totaal hebben 2014 unieke respondenten de Keuzewijzer ingevuld. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een schaal van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend naar de binnenstad gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto naar de binnenstad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal. Voor de leesbaarheid gebruiken we in deze nota en het verslag van de peiling de termen automobilist, fietser of voetganger. In bijlage vi vindt u de opbrengsten uit de keuzewijzer in het verslag van de peiling "Goed op Weg".

Toelichting op participatiebeleid

n.v.t.

Argumenten voor en tegen

Voor:

1. Het kernprincipe "leefbare binnenstad en periferie" en de vertaling naar de maatregelen uit het tussenproduct sluiten aan bij het tot nu toe gehanteerde beleid en de wens vanuit gebruikers:

a) Deventer zet zich al gedurende lange tijd in om de leefbaarheid in buurten en wijken te verbeteren. Er is steeds meer aandacht voor duurzame wijzen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, waarbij het STOMP-principe wordt gehanteerd. Voorbeelden zijn het ontwerp van Tuinen van Zandweerd, de fietsverbindingen in en vanuit de Vijfhoek en het ontwikkelperspectief en de uitwerking daarvan in de Kien / Centrumschil. Dit sluit aan bij de landelijke trend, waar gemeenten steeds meer aandacht hebben voor een gezonde leefomgeving. Een recent initiatief van bewoners in Deventer (STOMP op de stadsentrees) laat zien dat er in Deventer behoefte is aan het teruggeven van de ruimte aan de voetgangers en fietsers. De kernprincipes en de bijbehorende uitwerkingsrichtingen uit het mobiliteitsplan sluiten hier volledig bij aan.

b) Het verlagen van de snelheid van 50km/u naar 30km/u op enkele hoofdwegen in de binnenstad en periferie zorgt voor meer verkeersveiligheid en een betere overstekbaarheid. Langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt meer ruimte voor groen. Door waar het kan de wegen binnen het gebied tussen het Hanzetracé en de IJssel in te richten als GOW30 ontstaat hier een prettiger woon- en verblijfklimaat en komt dit de leefbaarheid ten goede.

c) De uitkomst van de brede consultatie bevestigt deze lijn: over het algemeen geven de respondenten aan een redelijk sterke voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen. Opvallend is dat automobilisten zelfs gemiddeld genomen neutraal staan ten opzichte van het meer voorrang geven aan fietsers en voetgangers. Fietsers en voetgangers geven aan een sterke voorkeur te hebben voor deze optie.

2. Het kernprincipe “gastvrije binnenstad en periferie” en de vertaling naar de maatregelen uit het tussenproduct zijn onder meer nodig om een goede balans te vinden tussen economische vitaliteit en bereikbaarheid.

a) Een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad is een goede bereikbaarheid. Vanwege het groeiende aantal inwoners en het groeiend belang van Deventer als regionaal en toeristisch centrum is het steeds meer een uitdaging om deze goede bereikbaarheid te garanderen. Vanwege deze groei neemt de druk op beschikbare ruimte in de binnenstad en periferie toe. Als we geen keuzes maken gaat dit ten koste van de bereikbaarheid en hiermee dus ook de economische vitaliteit. Dit geldt ook voor de beschikbare parkeerruimte. We moeten scherpe keuzes maken om toe te werken naar passende parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen. De realisatie van mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad en de herijking van het parkeerbeleid zijn hierbij onmisbaar.

3. Het nemen van een besluit over zowel het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur is essentieel om zo snel mogelijk aan de slag te kunnen gaan. Jaarlijks onderhouden we wegen, worden er woningen en voorzieningen gebouwd en hebben mensen behoefte aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Daarnaast zijn er nu middelen, zogenaamde versnellingsgelden, vanuit het Rijk beschikbaar om te investeren in infrastructurele projecten zodat we woningen kunnen blijven bouwen. Nu geen besluit nemen en niets doen aan de infrastructuur is dan ook geen optie. Dit zal betekenen dat lopende en toekomstige ontwikkelingen en projecten vertraging gaan oplopen en we geen gebruik kunnen maken van de versnellingsgelden.

4. De Klimaatraad heeft geadviseerd de fietspaden in Deventer veiliger in te richten en fietsers vaker voorrang te geven. Dan wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken. De klimaatraad wil dit bereiken door o.a. de weginrichting veiliger te maken voor fietsers: bijvoorbeeld met ongelijkvloerse kruisingen, verkeerslichten af te stemmen op fietsers: fietsers krijgen voorrang op auto's en alle fietsers eenduidiger voorrang te geven. Het STOMP-principe, het verlagen van de maximumsnelheid en het realiseren van fietsvoorzieningen in de binnenstad

en periferie geven vooruitlopend op de besluitvorming over de adviezen van de klimaatraad invulling aan dit advies.

Tegen:

1. Sommige maatregelen hebben een behoorlijke impact op de omgeving. Met name de voorgestelde knip voor het autoverkeer in de Bokkingshang en de Emmastraat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de Raambuurt. De buurt heeft hier meermalen haar zorg over uitgesproken. Het betreft zorgen over een verminderde bereikbaarheid en als gevolg hiervan een mogelijke toename van sluipverkeer. De gemeente neemt deze zorgen zeer serieus en bij de verdere invulling van deze maatregel wordt de buurt betrokken om gezamenlijk de negatieve gevolgen te beperken.

2. Verlagen van de snelheid op enkele hoofdwegen en vaker voorrang voor de fiets of voetganger zorgt ervoor dat de reistijd met de auto op sommige trajecten zal toenemen. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid per auto van de economische centra, voorzieningen en binnenstad. Een rit met de auto vanuit een van de kernen of bijvoorbeeld Diepenveen naar de binnenstad zal iets langer duren. Naar verwachting is deze toename van reistijd over de gehele reis gezien zeer klein. Daarnaast zijn er goede alternatieven, die met de voorliggende plannen aantrekkelijker worden: de fiets voor de korte afstanden of rijden via het Hanzetracé en het parkeren in de hubs. Uit de keuzewijzer blijkt dat automobilisten gemiddeld genomen een lichte voorkeur hebben voor het behouden van de maximumsnelheid van 50km/u. Echter, op de vraag of mensen in Deventer blijven winkelen bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u geven respondenten, inclusief automobilisten, aan een voorkeur te hebben voor het blijven winkelen in Deventer. Gemiddeld genomen geven respondenten van de keuzewijzer aan een lichte voorkeur te hebben voor een prettig verblijfsgebied langs de Welle. Waarbij automobilisten gemiddeld genomen neutraal over dit dilemma denken. In de open antwoorden werd duidelijk dat de meningen over de Welle verdeeld zijn en dat vele respondenten zich zorgen maken over eventuele consequenties.

3. Goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad. Zoals aangegeven moeten er ten aanzien van het parkeren scherpe keuzes worden gemaakt. Keuzes die moeten leiden tot passende parkeeroplossingen voor verschillende doelgroepen. Een mogelijk gevolg van deze keuzes is dat het voor sommige doelgroepen minder aantrekkelijk, of duurder wordt om in de binnenstad en periferie te parkeren. Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de herijking van het parkeerbeleid.

Financiële consequenties en dekking

Dit besluit heeft geen directe financiële gevolgen. In de rapportage "Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" wordt in hoofdstuk 5 de fasering besproken. De strategie is zoveel mogelijk werk met werk te maken en te starten met de projecten waar al middelen voor beschikbaar zijn. Voor de maatregelen waar nog geen middelen beschikbaar voor zijn zal naar middelen gezocht worden via subsidies en/of een vraag aan de raad komen via de perspectiefnota.

Ten aanzien van de procesgelden voor het 'Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie' wordt melding gemaakt over de financiële afwijking middels de derde kwartaalrapportage 2024.

Openbaarmaking en communicatie

Dit besluit is openbaar. Na besluitvorming wordt dit besluit aangeboden aan de raad door middel van een raadsvoorstel. Vervolgens wordt de focusgroep geïnformeerd over dit besluit.

Aanpak en uitvoering

Het raadsvoorstel wordt aangeboden aan de raad. De rol van de raad eind 2024 is het geven van een richtinggevende uitspraak (RUR) over de twee kernprincipes en het tussenproduct. De kernprincipes en de bijbehorende uitwerkingsrichtingen worden verder uitgewerkt in het definitieve mobiliteitsplan.

Na het besluit van de raad over het mobiliteitsplan kunnen de maatregelen waarvoor middelen beschikbaar zijn gestart worden. Voor maatregelen waar onvoldoende dekking voor beschikbaar is volgt een investeringsvoorstel via de perspectiefnota.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	: Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Voorstelnummer	: 2024-885
Datum B en W besluit	: 26-11-2024
Team	: DEV-BLD-R

Inleiding

Dit besluit gaat over de het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie, als onderdeel van het integrale mobiliteitsplan binnenstad en periferie. Dit raadsvoorstel hangt samen met raadsvoorstel Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur dat uw raad parallel krijgt voorgelegd. Hierin worden drie uitgangspunten vastgesteld, te weten:

1. Ontwerpen vanuit het STOMP principe;
2. In principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u;
3. Hanteren van het dakpanprincipe.

Deze uitgangspunten zijn randvoorwaardelijk zijn om de binnenstad nog leefbaarder en duurzamer te maken. Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven.

Gelijktijdig aan het opstellen van het tussenproduct werkt de gemeente ook aan de uitwerking van het Gebiedsprogramma Centrumschil. Hoewel de doorlooptijd van het Gebiedsprogramma Centrumschil langer is dan van het mobiliteitsplan is bij het opstellen van het mobiliteitsplan rekening gehouden met de ambities van het gebiedsprogramma.

Voor dit tussenproduct heeft de raad in 2023 het plan van aanpak en bijbehorende participatieaanpak vastgesteld (2023 -1200, 19 december 2023) voor de "Herijking visie Hoofdwegenstructuur 2040 en Integraal Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie". In het plan van aanpak staan 9 fasen omschreven, van analyse tot finale besluitvorming. Dit besluit gaat over fase 5 waarbij de raad besluit over het tussenproduct. Waar de "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" zich richt op de hoofdwegen in en rond de stad, focust het tussenproduct van het "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" op de specifieke uitdagingen in de binnenstad en de omliggende gebieden en borduurt hiermee voort op de principes uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur. Dit plan is gebaseerd op twee kernprincipes:

- 1) Een leefbare binnenstad en periferie
- 2) Een gastvrije binnenstad en periferie

Bij het opstellen van het definitieve Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie wordt er verder gekeken tot 2035. Waar het tussenproduct voornamelijk richting geeft zal het definitieve mobiliteitsplan concreter van aard zijn. Hierin worden onder meer de verschillende uitwerkingsrichtingen verder op detailniveau uitgewerkt. Bij het opstellen hiervan wordt input gebruikt van de onderzoeken waar dit tussenproduct een aanzet toe geeft. Nieuwe inzichten die voortkomen uit het vernieuwen van het parkeerbeleid worden hierin meegenomen. Ook wordt er dan rekening gehouden met de woningen die na 2030 gebouwd gaan worden en worden ook meer fundamentele oplossingen zoals een 3e IJsselbrug beschouwd.

Raadsvoorstel

1. De twee kernprincipes zoals omschreven in het tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie vast te stellen. Deze twee kernprincipes zijn:

Een leefbare binnenstad en periferie
Een gastvrije binnenstad en periferie

2. Het tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie vast te stellen als basis voor de maatregelen tot 2030 en als richting voor het definitieve Mobiliteitsplan voor de Binnenstad en periferie.

Kern raadsvoorstel

Voor u ligt het tussenproduct van het Mobiliteitsplan voor de Binnenstad en Periferie. In dit mobiliteitsplan legt de gemeente maatregelen en richtlijnen vast om de bereikbaarheid op duurzame wijze toekomstbestendig te maken in relatie tot de ambities van de stad. Hierbij streeft de gemeente naar een balans tussen een leefbare binnenstad en periferie enerzijds en een gastvrije en economisch vitale binnenstad en periferie anderzijds. In dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan voor de Binnenstad en Periferie worden twee kernprincipes gehanteerd:

- 1) Een leefbare binnenstad en periferie
- 2) Een gastvrije binnenstad en periferie

Bij elk kernprincipe horen een aantal uitwerkingsrichtingen.

Behorend bij kernprincipe 1, "een leefbare binnenstad en periferie":

- a) We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer
 - Door o.a. wegen af te waarderen van 50km/u naar 30 km/u en een knip voor het autoverkeer aan te brengen op de Bokkingshang en de Emmastraat.
- b) We zetten in op het realiseren van parkeer capaciteit aan de rand van de binnenstad
 - Door o.a. mobiliteitshubs en capaciteitsuitbreiding op de Melksterweide te realiseren.
- c) We zetten in op het stimuleren van fietsen
 - Door o.a. het verbeteren van faciliteiten voor fietsers in de binnenstad, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- d) We zetten in op het stimuleren van lopen
 - Door o.a. het realiseren van loop- en fietsverbindingen tussen de binnenstad en de nieuwe hubs en het verbeteren van looproutes van vervoersknooppunten naar de binnenstad.
- e) We zetten in op deelmobiliteit
 - Door onderzoek te doen naar de haalbaarheid van deelmobiliteit in binnenstad en periferie.
- f) We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek
 - Door o.a. onderzoek te doen naar goederenroutes en een logistieke hub, inclusief borgen basisnet bevoorrading.

Behorend bij kernprincipe 2, "een gastvrije binnenstad en periferie":

- g) We zetten in op gastvrij parkeren
 - Door o.a. het parkeerbeleid te vernieuwen en mobiliteitshubs te realiseren.
- h) We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied
 - Door onderzoek te doen naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen voor uitbreiding kernwinkelgebied.
- i) We verbeteren de wayfinding
 - Door de wayfinding in en rond de binnenstad te verbeteren.

De bij de uitwerkingsrichtingen behorende maatregelen zijn op hoofdlijnen benoemd in het tussenproduct, maar worden na besluitvorming verder uitgewerkt. Een van de maatregelen in dit tussenproduct betreft het vernieuwen van het parkeerbeleid. Zoeken naar een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid betekent ook dat de gemeente scherpe keuzes moet maken ten aanzien van parkeren. Dit betreft onder andere toewerken naar een lagere parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen in en rond de binnenstad. Het streven hierbij is om de juiste parkeerplek te bieden, waarbij het gaat om zowel parkeerplaatsen voor auto's, als voor fietsen, met als doel om de binnenstad meer leefbaar en gastvrij te maken. Dit doen we onder andere door in te zetten op hubs en het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Hiermee willen we bewoners, bezoekers en werknemers van de binnenstad verleiden om te parkeren in een hub aan de rand in plaats van in de binnenstad.

Voor alle maatregelen geldt dat deze voorbereid en uitgevoerd kunnen worden als daar middelen en capaciteit voor beschikbaar zijn.

Beoogd resultaat

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven.

Kader

- Plan van aanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)
- Participatieaanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)
- Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad (2024)
- Programma Fiets Deventer 2021-2025 (2021)
- Beeldkwaliteitsplan Deventer (2021)
- Agenda Binnenstad 2.0 (2021)
- Uitvoeringsplan/programma Duurzame Mobiliteit (2019)
- Omgevingsvisie (2019)
- Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (2015)
- Deventer Bericht aan de stad, inclusief uitkomst Bereikbaarheidsconclaf (2011)

Argumenten ten behoeve van de raad

Argumenten voor:

1. Het kernprincipe "leefbare binnenstad en periferie" en de vertaling naar de maatregelen uit het tussenproduct sluiten aan bij het tot nu toe gehanteerde beleid en de wens vanuit gebruikers:

- a) Deventer zet zich al gedurende lange tijd in om de leefbaarheid in buurten en wijken te verbeteren. Er is steeds meer aandacht voor duurzame wijzen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, waarbij het STOMP-principe wordt gehanteerd.
- b) Het verlagen van de snelheid van 50km/u naar 30km/u op enkele hoofdwegen in de binnenstad en periferie zorgt voor meer verkeersveiligheid en een betere overstekbaarheid. Langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt meer ruimte voor groen. Door meer wegen in te richten als GOW30 ontstaat hier een prettiger woon- en verblijfklimaat en komt dit de leefbaarheid ten goede.
- c) Het huidige parkeerbeleid is opgesteld vanuit het streven naar een autoluwe binnenstad. Kern van het beleid is dat de binnenstad vooral parkeergelegenheid moet bieden voor kort bezoek. Bezoekers die langere tijd in de binnenstad moeten zijn kunnen hun auto aan de rand van de binnenstad

parkeren.

d) De respondenten van de keuzewijzer geven over het algemeen aan een redelijk sterke voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen.

2. Het kernprincipe “gastvrije binnenstad en periferie” en de vertaling naar de maatregelen uit het tussenproduct zijn onder meer nodig om een goede balans te vinden tussen economische vitaliteit en bereikbaarheid.

a) Een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad is een goede bereikbaarheid. Vanwege het groeiende aantal inwoners en het groeiend belang van Deventer als regionaal en toeristisch centrum is het steeds meer een uitdaging om deze goede bereikbaarheid te garanderen.

b) Een goede bereikbaarheid is essentieel voor een economisch vitale binnenstad. Door scherpe keuzes te maken ten aanzien van parkeren zorgen we ervoor dat het mogelijk blijft om op korte afstand van het kernwinkelgebied te parkeren.

3. Het nemen van een besluit over zowel het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur is essentieel om zo snel mogelijk aan de slag te kunnen gaan. Denk hierbij aan onderhoud van wegen, realiseren van woningen en voorzieningen. Zo zorgen we voor een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Daarnaast zijn er nu middelen, zogenaamde versnellingsgelden, vanuit het Rijk beschikbaar om te investeren in infrastructurele projecten zodat we woningen kunnen blijven bouwen.

4. De Klimaatraad heeft geadviseerd de fietspaden in Deventer veiliger in te richten en fietsers vaker voorrang te geven. Dan wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken. Het STOMP-principe, het verlagen van de maximumsnelheid en het realiseren van fietsvoorzieningen in de binnenstad en periferie geven vooruitlopend op de besluitvorming over de adviezen van de klimaatraad invulling aan dit advies.

Argumenten tegen:

1. Enkele maatregelen hebben een behoorlijke impact op de omgeving. Met name de voorgestelde knip voor het autoverkeer in de Bokkingshang en de Emmastraat heeft gevolgen voor de ontsluiting van de Raambuurt. De gemeente neemt de input van de Raambuurt zeer serieus. Bij de verdere vormgeving van de knip en eventuele flankerende maatregelen wordt de Raambuurt betrokken.

2. Verlagen van de snelheid op enkele hoofdwegen en vaker voorrang voor de fiets of voetganger zorgt ervoor dat de reistijd met de auto op sommige trajecten zal toenemen. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid per auto van de economische centra, voorzieningen en binnenstad. Een rit met de auto vanuit een van de kernen of bijvoorbeeld Diepenveen naar de binnenstad zal iets langer duren. Naar verwachting is deze toename van reistijd over de gehele reis gezien zeer klein.

3. Goede parkeervoorzieningen voor auto en fiets zijn een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad. Zoals aangegeven moeten er ten aanzien van het parkeren scherpe keuzes worden gemaakt. Keuzes die moeten leiden tot passende parkeeroplossingen voor verschillende doelgroepen. Een mogelijk gevolg van deze keuzes is dat het voor sommige doelgroepen minder aantrekkelijk wordt om in de binnenstad en periferie te parkeren. Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de vernieuwing van het parkeerbeleid.

Betrokken partijen en participatie

Er is een gezamenlijke focusgroep samengesteld voor het mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en de Herijking visie Hoofdwegenstructuur. Deze groep is voor de hoofdwegenstructuur acht keer bij elkaar geweest. Op 23 oktober heeft een afsluitende bijeenkomst plaatsgevonden over de binnenstad en periferie waar de groep geadviseerd heeft over de te nemen maatregelen. Het verslag van deze sessie, inclusief een overzicht van deelnemende partijen is bijgevoegd bij de stukken (zie bijlage iii).

Ook zijn er gesprekken geweest met samenwerkingspartners, waaronder vertegenwoordigers van de politie, Veiligheidsregio IJsselland en Provincie Overijssel. Er is ook een advies van de adviesraad natuur en milieu ontvangen. Sommige partijen hebben naar aanleiding van de gesprekken nog een aanvullende brief of mail verstuurd. Een samenvatting hiervan vindt u in bijlage iv, inclusief een reactie.

In oktober 2024 heeft een breed publiek via een online keuzewijzer zijn mening gegeven. In totaal hebben 2014 unieke respondenten de Keuzewijzer ingevuld. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een schaal van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend naar de binnenstad gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto naar de binnenstad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal. Voor de leesbaarheid gebruiken we in deze nota en het verslag van de peiling de termen automobilist, fietser of voetganger. In bijlage vi vindt u de opbrengsten uit de keuzewijzer in het verslag van de peiling "Goed op Weg".

Financiële consequenties

Dit besluit heeft geen directe financiële gevolgen. In de rapportage "Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" wordt in hoofdstuk 5 de fasering besproken. De strategie is zoveel mogelijk werk met werk te maken en te starten met de projecten waar al middelen voor beschikbaar zijn. Voor de maatregelen waar nog geen middelen beschikbaar voor zijn zal naar middelen gezocht worden via subsidies en/of een vraag aan de raad komen via de perspectiefnota.

Ten aanzien van de procesgelden voor het 'Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie' wordt melding gemaakt over de financiële afwijking middels de derde kwartaalrapportage 2024.

Betrokkenheid raad

Tot nu toe:

- Voor de herijking hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie heeft de raad in juli 2023 het plan van aanpak en bijbehorende participatieaanpak vastgesteld. Bij deze behandeling is de motie "brede consultatie bij uitvoering plan van aanpak" aangenomen.
- Op 21 december 2023 is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over het aangepaste plan van aanpak inclusief de participatie aanpak.
- Op 9 februari 2024 is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over de analyse fase.
- Op 14 februari 2024 is de raad bijgepraat tijdens een technische sessie.
- Op 11 juni is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over de aangepaste planning
- Op 19 september 2024 is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over het concept basisvoorkeursvariant HWS, de stand van zaken Binnenstad en Periferie en het starten van de brede consultatie.
- Op 9 oktober 2024 is de raad bijgepraat tijdens een technische sessie, waarbij de focus lag op de basisvoorkeursvariant HWS.

Toekomst:

De rol van de raad begin 2025 is het geven van een richtinggevende uitspraak (RUR) over de twee kernprincipes en het tussenproduct. De kernprincipes en de bijbehorende uitwerkingsrichtingen worden verder uitgewerkt in het definitieve mobiliteitsplan. Indien gewenst wordt de raad nog bijgepraat door middel van technische sessies. De raad wordt tussentijds geïnformeerd over het vervolg proces definitief mobiliteitsplan via een raadsmededeling. Aansluitend volgt bespreking en vaststelling definitief mobiliteitsplan, conform het plan van aanpak.

Na het besluit van de raad over het mobiliteitsplan kunnen de maatregelen waarvoor middelen beschikbaar zijn gestart worden. Voor maatregelen waar onvoldoende dekking voor beschikbaar is volgt een investeringsvoorstel via de perspectiefnota.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



J.P. Wassens



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp : Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie
Voorstelnummer : 2024-885
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26-11-2024, nummer 2024-885

BESLUIT

1. De twee kernprincipes zoals omschreven in het Tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie vast te stellen. Deze twee kernprincipes zijn:

- * Een leefbare binnenstad en periferie
- * Een gastvrije binnenstad en periferie

2. Het Tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie vast te stellen als basis voor de maatregelen tot 2030 en als richting voor het definitieve Mobiliteitsplan voor de Binnenstad en Periferie.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
De raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie

Duurzaam op weg naar een leefbare en gastvrije binnenstad



1. Samenvatting

Deventer is volop in ontwikkeling.

Voor 2030 worden er 7.000 nieuwe woningen en bijbehorende voorzieningen gerealiseerd, waarvan 1650 in de binnenstad en periferie. Dit zal leiden tot een groeiend aantal inwoners en bezoekers. Met de groei van Deventer neemt ook het belang van Deventer als regionaal centrum toe. Daarnaast weten ook toeristen de eeuwenoude Hanzestad aan de IJssel steeds vaker te vinden.

Dit brengt een toename van mobiliteit in en rond de stad met zich mee. Zonder maatregelen komt hiermee de leefbaarheid van de stad onder druk te staan. Om hierop te anticiperen, stelt Deventer gerichte plannen op om de stad bereikbaar te houden en waar nodig de bereikbaarheid te verbeteren. Dit vereist scherpe keuzes, zowel wat betreft de hoofdwegenstructuur van de stad als in de binnenstad en de periferie. De binnenstad en periferie moeten immers goed bereikbaar blijven voor inwoners, bezoekers, en bedrijven, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad.

Deze keuzes worden verwoord in twee nauw verweven plannen: de "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" en het voorliggende tussenproduct van het "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie". Waar de "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" zich richt op de hoofdwegen in en rond de stad, focust het tussenproduct van het "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" op de specifieke uitdagingen in de binnenstad en de omliggende gebieden. In dit mobiliteitsplan legt de gemeente maatregelen en richtlijnen vast om de bereikbaarheid op duurzame wijze

toekomstbestendig te maken in relatie tot de ambities van de stad. Om hier invulling aan te geven worden twee kernprincipes gehanteerd:

- | |
|---|
| A. Een leefbare binnenstad en periferie |
| B. Een gastvrije binnenstad en periferie |

Vervolgens worden per kernprincipe uitwerkingsrichtingen benoemd inclusief de bijbehorende maatregelen. Alle in dit plan voorgestelde maatregelen dragen bij aan deze kernprincipes en hiermee aan de ambities van de stad. Echter geldt te allen tijde de belangrijke randvoorwaarde dat dit niet ten koste mag gaan van de bereikbaarheid van de binnenstad en periferie, waarbij het STOMP-principe voorop staat.

Inhoudsopgave

Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie	1
1. Samenvatting	1
2. Inleiding	3
2.1 Aanleiding en context	3
2.2 Leeswijzer	4
2.3 Waarom is het mobiliteitsplan nodig?	4
2.4 Tussenproduct	5
2.5 Hoe zijn we gekomen tot de maatregelen?	6
2.6 Al uitgevoerde maatregelen	7
3. Twee kernprincipes	7
3.1 Visie mobiliteit binnenstad en periferie	7
A. Een leefbare binnenstad en periferie	7
3.2 Wat gaan we hiervoor doen?	8
3.2.1 We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer	8
3.2.2 We zetten in op het realiseren van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad	10
3.2.3 We zetten in op het stimuleren van fietsen	11
3.2.4 We zetten in op het stimuleren van lopen	12
3.2.5 We zetten in op deelmobiliteit	13
3.2.6 We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek	13
B. Een gastvrije binnenstad en periferie	14
3.3 Wat gaan we hiervoor doen?	14
3.3.1 We zetten in op gastvrij parkeren	14
3.3.2 We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied	15
3.3.3 We verbeteren de wayfinding	16
4. Overzicht maatregelen	17
4.1 De plankaarten	17
4.2 De actielijst	19
4.2.1 Must have maatregelen	19
4.2.2 Must have onderzoeken	21
4.2.3 Nice to have maatregelen	21
4.2.4 Nice to have onderzoeken	22

4.2.5	Maatregelen na 2030	23
5	Vervolg, uitgangspunten en fasering	23
5.1	Relatie tussen het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en het Gebiedsprogramma Centrumschil.....	23
5.2	Uitgangspunten voor het gewenste tempo van de mobiliteitstransitie.....	23
5.3	Fasering en uitvoering.....	25
5.4	Aanbevelingen voor het vervolg.....	25
5.4.1	Maak het SMART	25
5.4.2	Stel een uitvoeringsprogramma op	26
5.4.3	Stel een efficiënt participatietraject op	26
5.4.4	Gebruik goede voorbeelden.....	26
Bijlagen.....		27
I.	Rapport Goudappel, oktober 2024, ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan	27
II.	Analyse Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie	27
III.	Verslag focusgroep 23 oktober 2024	27
IV.	Nagekomen reacties focusgroep en andere partners.....	27
V.	Overzicht maatregelen in relatie tot koppelkansen met onderhoudswerk en middelen	27
VI.	Verslag peiling “Goed op Weg”	27

2. Inleiding

2.1 Aanleiding en context

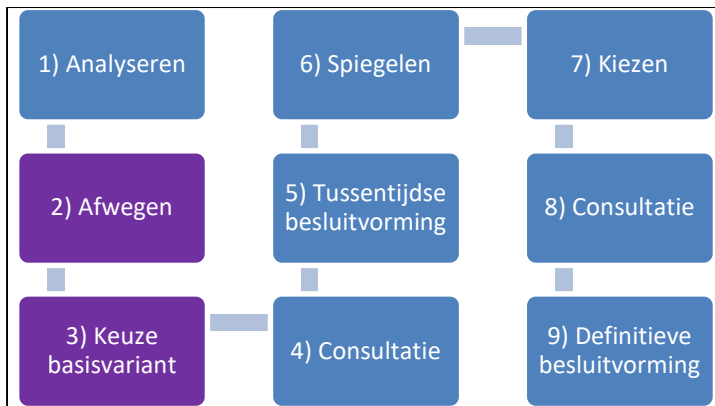
Deventer heeft ambities op onder meer het gebied van woningbouw, voorzieningen, bedrijven, duurzaamheid, bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid. Deze ambities vertalen zich voor mobiliteit in een transitie, waarbij een hogere leefkwaliteit en een gezondere leefomgeving voorop staan.

Zo zet Deventer onder meer in op verdichting van de stad. Met deze keuze is de integratie van openbare buitenruimte niet alleen een luxe, maar ook een noodzaak voor het creëren van een duurzame, gezonde en aantrekkelijke stedelijke omgeving. Verdichting vraagt om meer functiemenging, een gevarieerd woningaanbod, een hoogwaardige openbare ruimte met meer ruimte voor voorzieningen. Het gebruik en de inrichting van de binnenstad en periferie zal daarom steeds meer gericht zijn op verblijf, ontmoeting en beweging.

Stadscampus de Kien is hier een goed voorbeeld van. Hier wordt gezorgd voor ruimte voor ontmoeting: ontwikkeling van de openbare ruimte zodat er fijne ontmoetingsruimten en een goede verbinding met de binnenstad ontstaan.

Daarnaast is het borgen en waar mogelijk versterken van de economische vitaliteit van het historische centrum van Deventer en andere publiekstrekkende locaties een belangrijk aspect. De binnenstad moet economisch vitaal blijven en verder groeien.

Om hier vorm aan te geven heeft de Raad in juli 2023 het plan van aanpak "Herijking visie Hoofdwegenstructuur 2040 en Integraal Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" vastgesteld. Dit plan van aanpak bevat negen fasen. Nadat in februari 2024 de eerste fase, "de analyse", is afgerond zijn vervolgens fase 2, "afwegen" en fase 3, "kiezen van een basisvoorkeursvariant", doorlopen. Deze notitie betreft het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en kan worden beschouwd als de afronding van fasen 2 en 3.



Figuur 1: processtappen plan van aanpak

Voor de Hoofdwegenstructuur is in een paralleltraject een aparte notitie opgesteld. Beide documenten zijn echter in nauwe samenhang opgesteld en de besluitvorming vindt gelijktijdig plaats. Bij het opstellen van beide documenten is uitvoerig advies gevraagd aan een externe focusgroep. Hierin zijn diverse belangenverenigingen vertegenwoordigd.

Parallel aan het opstellen van deze notitie is een brede consultatie doorlopen, fase 4. Hierbij is aan inwoners, bezoekers, ondernemers en werknemers gevraagd om hun mening te geven over mobiliteit en bereikbaarheid in Deventer. Bij de brede consultatie is extra ingezet om jongeren en bewoners uit de periferie te bereiken. Dit zijn specifieke groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de diverse belangenverenigingen.

2.2 Leeswijzer

Onderstaand staat kort de opbouw van dit plan beschreven:

Hoofdstuk 2, Inleiding:

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de aanleiding, functie en status van dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie.

Hoofdstuk 3, Twee Kernprincipes:

Dit hoofdstuk geeft in het kort de visie weer, de bijbehorende kernprincipes, inclusief de uitwerkingsrichtingen, waar dit plan op gestoeld is.

Hoofdstuk 4, Overzicht maatregelen:

Dit hoofdstuk bevat de plankkaart en het complete overzicht met maatregelen in de vorm van een actielijst.

Hoofdstuk 5, Vervolg, uitgangspunten, fasering en aanbevelingen

Dit hoofdstuk geeft in het kort weer wat de vervolgstappen zijn om te komen tot een definitief Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie, inclusief de bijbehorende uitgangspunten en fasering.

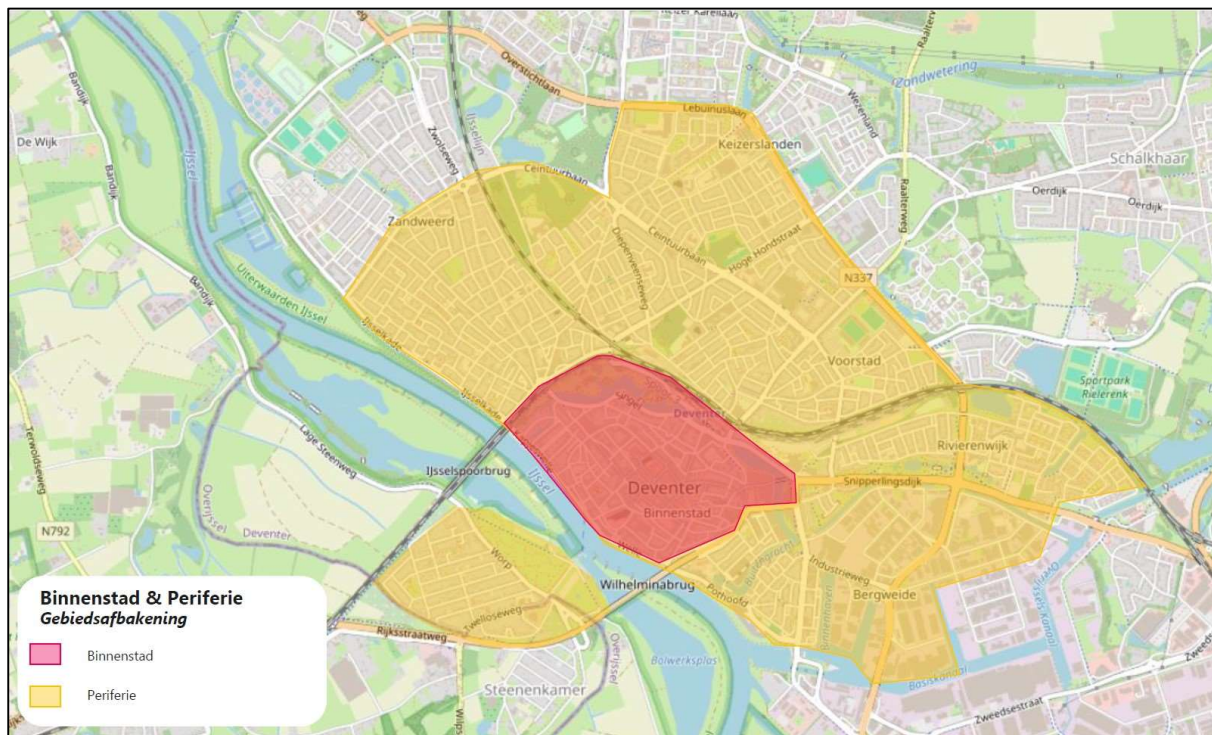
2.3 Waarom is het mobiliteitsplan nodig?

Er zijn in Deventer al meerdere documenten vastgesteld die vorm en richting geven aan de ontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is onder andere met de volgende beleidsdocumenten rekening gehouden:

- Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad (2024)
- Programma Fiets Deventer 2021-2025 (2021)
- Beeldkwaliteitsplan Deventer (2021)
- Agenda Binnenstad 2.0 (2021)
- Uitvoeringsplan/programma Duurzame Mobiliteit (2019)
- Omgevingsvisie (2019)
- Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (2015)
- Deventer Bericht aan de stad, inclusief uitkomst Bereikbaarheidsconclaaf (2011)

In deze documenten is echter nog geen rekening gehouden met de huidige ambities van Deventer waaronder de bouw van extra woningen en bijbehorende voorzieningen. Dit vraagt namelijk om extra maatregelen, waar in het huidige vastgestelde beleid nog onvoldoende rekening mee is gehouden.

Om hier inzicht in te krijgen is een analyse opgesteld, volgens fase 1 van het plan van aanpak. De resultaten van deze analyse zijn mede gebruikt bij het opstellen van dit mobiliteitsplan. Dit mobiliteitsplan houdt wel rekening met de huidige ambities en geeft richting aan wat er aanvullend extra nodig is om te komen tot een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie.



Figuur 2: gebiedsafbakening binnenstad en periferie

Gelijktijdig aan het opstellen van het mobiliteitsplan werkt de gemeente ook aan de uitwerking van het Gebiedsprogramma Centrumschil. Hierin worden oude industriële gebieden getransformeerd tot nieuwe woonlocaties, met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Hoewel de doorlooptijd van het Gebiedsprogramma Centrumschil langer is dan van het mobiliteitsplan is bij het opstellen van het mobiliteitsplan rekening gehouden met de ambities van het gebiedsprogramma.

Het hart van dit tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie bestaat uit een 'plankaart' en een 'actielijst'. De actielijst bevat de mogelijke maatregelen tot 2030 waarmee invulling gegeven kan worden aan de kernprincipes "leefbare binnenstad" en "gastvrije binnenstad". Deze actielijst is gebaseerd op de als bijlage i toegevoegde rapport van Goudappel "ingrediënten voor een concept mobiliteitsplan".

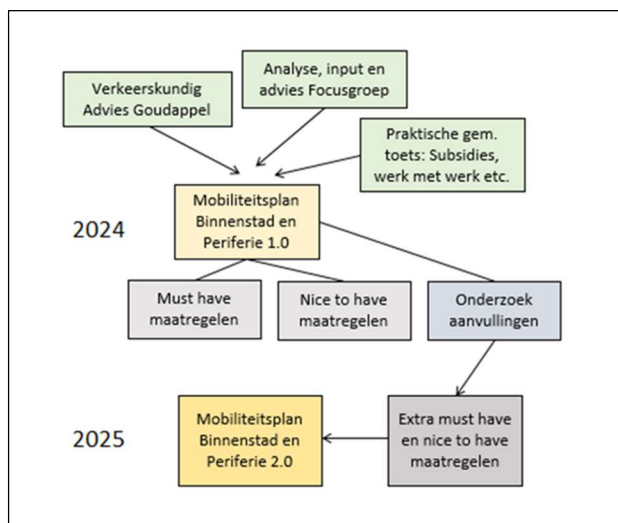
Op de plankaart staat weergegeven waar de mogelijke maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Het mobiliteitsplan levert hiermee op diverse manieren input voor de integrale beleidsvorming van de gemeente.

Naast mogelijke maatregelen tot 2030 geeft dit tussenproduct ook richting aan voor maatregelen die na 2030 uitgevoerd kunnen worden. Het gaat hierbij om verschillende typen maatregelen. Het betreft enerzijds maatregelen die direct zichtbaar zijn in de openbare ruimte, zoals de realisatie van nieuwe fietsenstallingen. Anderzijds betreft het ook maatregelen in de vorm van onderzoeken, of het opstellen van nieuw beleid, zoals een noodzakelijke vernieuwing van het parkeerbeleid.

2.4 Tussenproduct

Dit Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie betreft een 'tussenproduct', waarbij uitwerkingsrichtingen en hierbij behorende mogelijke maatregelen tot 2030 staan beschreven. Bij het opstellen van het definitieve Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie wordt er verder gekeken tot 2035. Waar het tussenproduct voornamelijk richting geeft zal het definitieve mobiliteitsplan concreter van aard zijn. Hierin worden onder meer de verschillende uitwerkingsrichtingen verder op detailniveau uitgewerkt.

Bij het opstellen hiervan wordt input gebruikt van de onderzoeken waar dit tussenproduct een aanzet toe geeft. Nieuwe inzichten die voortkomen uit het vernieuwen van het parkeerbeleid worden hierin meegenomen. Ook wordt er dan rekening gehouden met de woningen die na 2030 gebouwd gaan worden en worden ook meer fundamentele oplossingen zoals een 3^e IJsselbrug beschouwd.



Figuur 3: status van het tussenproduct

2.5 Hoe zijn we gekomen tot de maatregelen?

Deventer heeft zich geëngageerd aan het realiseren van meer woningen. Dit leidt onvermijdelijk tot de vraag of het mobiliteitssysteem zo'n toename aankan. Dit is in de analysefase van zowel de herijking van de Hoofdwegenstructuur als het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie onderzocht (zie bijlage ii)

Vervolgens zijn er maatregelen opgesteld die zowel de duurzame (economische) bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid borgen. Verschillende maatregelen, zoals nieuwe randwegen, afsluitingen voor autoverkeer, eenrichtingsverkeer in de binnenstad zijn onderzocht.

Vervolgens heeft Goudappel, een adviesbureau op het gebied van mobiliteit, ons geadviseerd welke maatregelen we vooral moeten uitvoeren, de zogenoemde "no regret" maatregelen. Hierbij is onderscheid gemaakt in "must have" maatregelen en "nice to have" maatregelen afhankelijk van de mate waarin de maatregelen bijdragen aan de ambities van Deventer (zie bijlage i). De focusgroep, bestaande uit verschillende belangengroepen, heeft meegedacht bij de analyse en advies gegeven over de te onderzoeken maatregelen. Uiteindelijk hebben ze gereageerd op het voorstel van Goudappel door aan te geven welke maatregelen zij graag terugzien in de basisvoorkeursvariant (zie bijlage iii). Sommige organisaties hebben aanvullend nog een schriftelijke reactie gegeven of hebben buiten de focusgroep om hun input gegeven (zie bijlage iv).

Samenstelling focusgroep:

Fietsersbond	Belangen fietsers
Parkmanagement	Belangen Deventer bedrijven
SDBM	Economische belangen binnenstad en periferie
DEP	Economische belangen
SBBD	Bewonersbelangen Binnenstad Deventer
Centrumgarage Deventer	Parkeerbelangen centrumgarage
Stichting WIJD	Belangen westelijke IJsseloever
Buurtvereniging Havenkwartier	Bewonersbelangen Havenkwartier
Bewonerscollectief Knutteldorp/Raambuurt	Bewonersbelangen Knutteldorp en Raambuurt
PWD	Belangen diverse marktpartijen uit de bouw
Wandelnet	Belangen voetgangers
VVN	Verkeersveiligheid
Comité Groen van Oldenielstraat	Belangen bewoners Van Oldenielstraat e.o.

Op basis van vigerend beleid, berekeningen van alternatieven, het advies van Goudappel, de leden van de focusgroep, hulpdiensten, provincie, adviesraad, etc. en andere belangengroepen is het volgende pakket aan mogelijke maatregelen opgesteld voor het tussenproduct. Dit zijn dus maatregelen die relatief veel bijdragen aan onze ambities, die in dit Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie zijn gekoppeld aan de twee kernprincipes. Als er voldoende middelen zijn kunnen deze maatregelen worden uitgevoerd voor 2030, zonder hier spijt van te krijgen, wetende dat de ambities voor Deventer nog hoger liggen.

2.6 Al uitgevoerde maatregelen

Deventer werkt namelijk continu aan een leefbare en duurzame stad. De parallel opgestelde Basisvoorkeursvariant van de Hoofdwegenstructuur is hiervoor onmisbaar. Hierin worden belangrijke keuzes over de wegenstructuur voorgesteld die het mogelijk maken en randvoorwaardelijk zijn om de binnenstad nog leefbaarder en duurzamer te maken.

Daarnaast gebeurt er op dit moment al veel in de binnenstad. In 2021 is het “Programma Fiets Deventer 2021-2025” vastgesteld, met de hieraan gekoppelde “Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad” uit 2024. De hierin opgenomen maatregelen in de binnenstad worden momenteel verder uitgewerkt en gerealiseerd¹. Andere goede voorbeelden van maatregelen die bijdragen aan een leefbare binnenstad zijn:

- De herinrichting van de Lebuïnuspleinen, waaronder het Grote Kerkhof en de Stromarkt;
- De herinrichting van de Keizerstraat;
- De herinrichting van de Nieuwe markt, die momenteel plaatsvindt.

3. Twee kernprincipes

3.1 Visie mobiliteit binnenstad en periferie

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven. We maken hiervoor gebruik van twee kernprincipes:

- | |
|--|
| <p>A. Een leefbare binnenstad en periferie</p> <p>B. Een gastvrije binnenstad en periferie</p> |
|--|

Deze kernprincipes geven richting geven aan beleid en uitvoering. In het vervolg worden de twee kernprincipes beschreven. Per kernprincipe is een aantal uitwerkingsrichtingen beschreven, inclusief de maatregelen die nodig zijn om hier invulling aan te geven. We geven hierbij specifiek aan of het maatregelen betreffen voor de periode voor of na 2030. Een volledig overzicht van alle maatregelen vindt u in hoofdstuk 4 “Overzicht maatregelen”.

A. Een leefbare binnenstad en periferie

Tegenwoordig stellen we als samenleving steeds hogere eisen aan onze leefomgeving, waarbij het begrip leefbaarheid een centrale rol speelt. Met leefbaarheid bedoelen we hier de mate waarin een buurt, of wijk aantrekkelijk en of geschikt is om te wonen en te werken. In een leefbare buurt, of wijk sluit de woonomgeving goed aan bij de wensen en behoeften van de mensen die er wonen en werken.

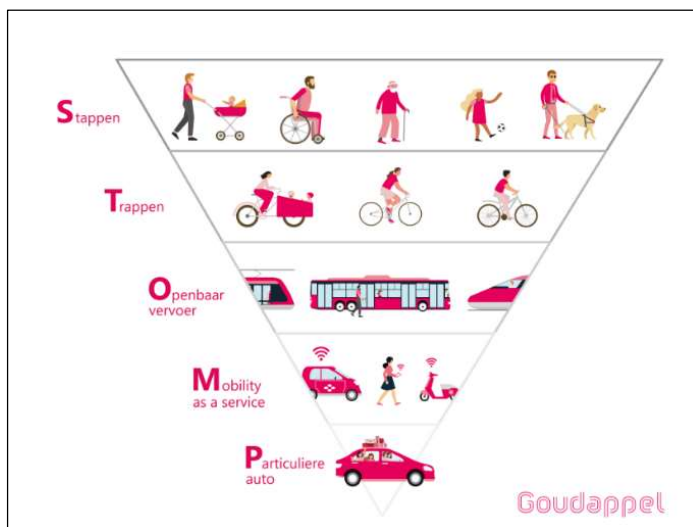
In het verleden was het mobiliteitsbeleid voornamelijk gericht op doorstroming waarin de auto een hoofdrol vervulde. Specifiek voor de binnenstad betekende dit dat een goede autobereikbaarheid maximaal werd gefaciliteerd. De wegen naar de binnenstad waren primair voor de auto ingericht en in de binnenstad was parkeergelegenheid ruim aanwezig. Hoewel de auto als vervoermiddel vele

¹ Afhankelijk van beschikbaar gestelde middelen.

voordelen heeft, kleven er onmiskenbaar ook veel nadelen aan het gebruik van een auto, zoals uitstoot, verkeersonveiligheid en het ruimtegebruik van een auto wat zich kan vertalen in congestie, parkeeroverlast of verdringen van andere functies.

Om te zorgen voor een bereikbare en leefbare binnenstad zet Deventer in op knooppuntontwikkeling² en mobiliteitshubs, waarbij wordt uitgegaan van ketenmobiliteit. Leidend hierin is het STOMP-principe.

Hiermee geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit, beginnende bij stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en als laatste de privéauto. Dit betekent onder meer dat we er de komende jaren voor zorgen dat voorzieningen goed bereikbaar zijn te voet en als dat niet mogelijk is realiseren we goede fietsverbindingen. Dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie geeft hier richting aan en wordt verder uitgewerkt in het definitieve Mobiliteitsplan.



Figuur 4: STOMP-principe (Goudappel)

3.2 Wat gaan we hiervoor doen?

3.2.1 We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer³

Om de leefbaarheid van de binnenstad en periferie te verbeteren willen we dat het doorgaande verkeer er niet meer doorheen gaat, maar er omheen. We maken hierbij gebruik van het “dakpanprincipe”. Om dit te bereiken maken we enerzijds rijden door de binnenstad en periferie minder aantrekkelijk, maar zorgen we er tegelijkertijd voor dat de doorstroming op de wegen buiten de periferie, het Hanzetracé en de N348, verbetert. Dit noemen we het dakpan-principe.⁴

² Het bundelen van ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaar vervoersknooppunten.

³ Ten opzichte van de binnenstad/periferie

⁴ Het opeenvolgend verplaatsen/bundelen van doorgaand en extern verkeer ten opzichte van de stad Deventer naar/op in eerste instantie de N348 en in tweede instantie het Hanzetracé. Daarmee ontstaat ruimte voor meer leef- en fietskwaliteit in grote delen van Deventer en versterkt de binding tussen stad en IJssel.



Figuur 5: Dakpan-principe voor autoverkeer

Het dakpanprincipe is ingezet in 2007 toen de raad voor het eerst het Hanzetracé aanwees als drager van de stad. Vervolgens is deze lijn bevestigd in onder meer het bereikbaarheidsconclaf (2011) en omgevingsvisie (2019).

Het dakpanprincipe is een belangrijk, dragend principe voor de hoofdwegenstructuur. De vervoersvraag in de stad als gevolg van woningbouw en toenemende mobiliteit van het individu maken verder inzetten op dit principe noodzakelijk. Ons beleid was en is erop gericht autoverkeer in en rond de binnenstad te verminderen ten gunste van langzamer verkeer en verblijfskwaliteit.

Het volledige pakket aan maatregelen hiervoor staat beschreven in de Basisvoorkeursvariant van de Hoofdwegenstructuur. Een aantal maatregelen hieruit hebben echter ook betrekking op de binnenstad en de periferie. Zoals eerder is aangegeven kunnen deze maatregelen alleen worden uitgevoerd als er voldoende middelen beschikbaar zijn. Dit geldt voor alle voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan.

We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer

Voor 2030:

- Van GOW 50 naar GOW 30 op de volgende wegen:
 - Brinkgeverweg
 - Veeweg
 - Hoge Hondstraat
 - Ossenweerdstraat
 - Rijsterborgherweg
 - Johannes van Vlotenlaan
 - Zwolseweg tussen Noorderplein en Ceintuurbaan
- Knip voor doorgaand autoverkeer in Bokkingshang en Emmastraat ter hoogte van kruispunt met N344/Rijksstraatweg.
- Verbeteren van de koppeling tussen het centrum/stad en de IJssel door plaatselijk terug te gaan naar 30 km/uur op de Welle tussen voetgangersoversteek Grote Kerkhof en Mimik.
- Knip Stationsstraat voor autoverkeer.
- Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen van uitbreiding kernwinkelgebied.

Omdat deze maatregelen een grote impact hebben op de omgeving lichten we deze nader toe.

Wegen afwaarderen van 50km/u naar 30km/u

In Deventer wordt op de meeste hoofdwegen 50 km/u gereden. Een weg met een ontsluitende functie en een dergelijk snelheidsregime wordt in jargon een gebiedsontsluitingsweg (GOW50) genoemd. Sinds een aantal jaren is daar een nieuwe categorie bijgekomen; de gebiedsontsluitingsweg waar een snelheidsregime van 30 km/u geldt (GOW30).

De categorisering GOW30 gaat gepaard met een aantal inrichtingskenmerken die meer rekening houden met de omgeving van en voorzieningen aan de weg. Daarbij onderkent het dat deze weg naast de verkeersfunctie (voor gemotoriseerd verkeer) de weg ook een functie heeft ten opzichte van langzamer verkeer en verblijven.

GOW30 betekent meer verkeersveiligheid en een betere oversteekbaarheid. Langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt meer ruimte voor groen. Door waar het kan de wegen binnen het gebied tussen het Hanzetracé en de IJssel in te richten als GOW30 ontstaat hier een prettiger woon- en verblijfklimaat.

De Welle in relatie tot de knip op De Bokkingshang en de Emmastraat

Specifiek voor de Welle geldt dat een deel hiervan op korte termijn (tot en met 2030) gaat worden ingericht als een 30km/u gebied. Het eindbeeld is dat het snelheidsregime van het gehele IJselfront, zijnde Pothoofd, Welle, Onder de Linden, Kapjeswelle, IJsselkade en Rembrandtkade naar 30 km/u gaat en als zodanig wordt ingericht. Een herinrichting van de Welle op zicht zorgt echter niet voor een autoluw gebied. Het gebied zal anders ogen, maar de verkeersintensiteiten zullen nog steeds hoog zijn. De afkoppeling van Emmastraat en Bokkingshang is daarom een voorwaarde om deze herinrichting uit te voeren, omdat deze voor een serieuze reductie in het autoverkeer op de Welle zal zorgen. Echter zullen de intensiteiten, ondanks deze reductie, nog wel aan de hoge kant zijn.

Door de knip voor het autoverkeer op de Bokkingshang en Emmastraat zal er minder verkeer op de Welle rijden. Hierdoor is er kans om de lokale leefbaarheid op de Bokkingshang en Emmastraat en de ruimtelijke kwaliteit van de Welle te verbeteren. De knip levert ook een verbetering in de verkeersafwikkeling op het Hanzetracé op. Aandachtspunten zijn verkeerstoenames op het Pothoofd en de Meester de Boerlaan en het voorkomen van sluipverkeer door de Raambuurt. In de verdere uitwerking van deze maatregelen is hier aandacht voor.

De Stationsstraat als autovrije straat

Een knip voor het autoverkeer levert een verbetering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Singel, Stationsstraat en Singelstraat op. Ook zorgt het voor een veraangenaming van de Stationsstraat. Er komt meer ruimte voor de voetganger en fietser en de weg kan worden verbonden met het Rijsterborgherpark. De weg moet wel geschikt blijven voor langzaam verkeer en de bus in twee richtingen. Autoverkeer dat nu gebruik maakt van de Stationsstraat zal echter een andere route kiezen, waardoor het op bijvoorbeeld de Singel mogelijk drukker wordt. Daarnaast blijft het station wel bereikbaar om reizigers met de auto af te zetten, of op te halen door middel van een Kiss & Ride strook.

3.2.2 We zetten in op het realiseren van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad

We zetten in op extra parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad. Hiervoor willen we onder andere een aantal mobiliteitshubs realiseren. Een hub is een knooppunt waar verschillende typen vervoer samen komen. Reizigers kunnen hier overstappen op andere vervoersmiddelen.

Een mobiliteitshub is een knooppunt waar reizigers kunnen overstappen, om hun reis van A naar B te vervolgen. De hedendaagse reiziger gebruikt namelijk niet langer één vervoersmiddel, maar wil keuze hebben. Op de hubs zijn meerdere (deel)modaliteiten aanwezig, zoals fietsen, scooters, bussen en (elektrische) auto's. Zo heeft de reiziger zelf de vrijheid om te bepalen hoe hij zich verplaatst, afhankelijk van de situatie op dat moment.

In relatie tot parkeren zijn dit locaties aan de rand van de binnenstad waar het voor bewoners en bezoekers aantrekkelijk is om de auto te kunnen parkeren. Op deze manier willen we het autoverkeer in de binnenstad verminderen. Vanaf deze hubs kan men dan via een prettige wandel- of fietsroute

verder de stad in. We willen het gebruik van de hubs stimuleren door enerzijds een prijsverschil aan te brengen tussen de hubs en parkeren in de binnenstad. Anderzijds door de hubs aantrekkelijk in te richten en goed bereikbaar te maken voor autoverkeer, maar ook fiets- en wandelverkeer. Daar waar mogelijk doen we dit in combinatie met een goede aansluiting op het openbaar vervoer. Voor een aantal locaties (ROTO, De Kien, De Hoven) is al vastgesteld waar voor 2030 hubs gerealiseerd gaan worden. Andere locaties (GAE, Noorderplein) worden nader onderzocht voor een realisatie na 2030. Hiernaast stellen we voor om bestaande parkeergarages te transformeren tot volwaardige mobiliteitshubs, door onder meer faciliteiten voor fietsers toe te voegen. De Centrumgarage is hiervan een goed voorbeeld. Naast de 575 parkeerplaatsen voor auto's is er ook ruime parkeergelegenheid voor fietsen aanwezig. Ook zijn hier enkele plekken gereserveerd voor deelauto's. Naast realisatie van hubs, breiden we ook de capaciteit op Melksterweide uit.



Figuur 6: parkeren op de Melksterweide

We zetten in op het realiseren van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad

Voor 2030:

- Realiseren mobiliteitshubs.
- Ontwikkelen bestaande parkeergarages tot mobiliteitshubs.
- Capaciteitsuitbreiding Melksterweide.
- Verkenning mogelijke mobiliteitshubs voor realisatie na 2030.

3.2.3 We zetten in op het stimuleren van fietsen

Om het fietsgebruik te stimuleren zijn kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen nodig, zoals veilige fietspaden en fietsstallingen. Hoewel er in en rond de binnenstad al goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn is het in het licht van de gemeentelijke ambities nodig om deze uit te breiden. Het mobiliteitsplan sluit hierbij aan bij de Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad uit 2024. Hierin zijn de eerste maatregelen beschreven om de fietsvoorzieningen in de binnenstad te verbeteren, waaronder een bebouwde fietsparkeervoorziening "Op de Keizer", naast de Centrumgarage.

In algemene zin zetten we in om het aantal fietsparkeerplekken voor zowel bezoekers, bewoners en werknemers van de binnenstad uit te breiden. Het streven is dat fietsen hier op een prettige en veilige manier gestald kunnen worden.



Figuur 7: Fietsvoorzieningen op het Lamme van Dieseplein

Ook zetten onder meer in om de fietsroutes van en naar de binnenstad te verbeteren. Hierbij zorgen we voor een goede koppeling met het bestaande fietsnetwerk van de gemeente en de provincie. Hiervoor zetten we onder meer in op het verbeteren van de fietspaden op en rond de bruggen en het spoor. Ook zorgen we voor prettige en veilige verbindingen van en naar de hubs, waaronder de toekomstige hub bij Roto en De Kien.

We zetten in op het stimuleren van fietsen

Voor 2030:

- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers in de binnenstad, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers rond het station, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Realiseren van loop- en fietsverbindingen tussen de binnenstad en de nieuwe hubs.
- Ontwikkelen van bestaande parkeergarages tot mobiliteitshubs, door faciliteiten voor fietsers toe te voegen.
- Knip Stationsstraat voor autoverkeer.
- Verbreding van fietspad en op- en afdgangen op spoorbrug.
- Verbreding van fietspaden op Wilhelminabrug.
- Verbreding van spoortunnel Brinkgreverweg en Veenweg.

3.2.4 We zetten in op het stimuleren van lopen

Een groot deel van de historische binnenstad is momenteel autoluw en goed ingericht voor de voetganger. Een mooi voorbeeld is het Grote Kerkhof, dat tot 2019 nog in gebruik was als parkeerplaats, maar opnieuw is ingericht. Dit betekent niet dat de binnenstad al voldoende is ingericht voor voetgangers. Om lopen nog meer te stimuleren zetten we in op een aantrekkelijke en veilige looproute van het station naar binnenstad door de Singelstraat en het Sijzenbaanplein. Ook willen we de looproute van parkeergarage de Brink naar de Brink verbeteren. Om de hubs goed te laten functioneren zijn ook prettige en veilige wandelroutes van en naar de hubs nodig. Hiervoor willen we nieuwe verbindingen over de Buitengracht realiseren, waarmee de toekomstige hubs bij Roto en De Kien beter met de binnenstad worden verbonden. Door deze nieuwe en verbeterde verbindingen wordt de binnenstad beter verbonden met belangrijke vervoersknooppunten. Dit draagt bij aan een economisch vitale binnenstad.



Figuur 8: Grote Kerkhof

We zetten in op het stimuleren van lopen

Voor 2030:

- Realiseren van loop- en fietsverbindingen tussen de binnenstad en de nieuwe hubs.
- Het verbeteren van de looproutes van vervoersknooppunten naar de binnenstad.
- Knip Stationsstraat voor autoverkeer.
- Verbreding van spoortunnel Brinkgreverweg en Veenweg.
- Onderzoek voetgangersnetwerk binnenstad en periferie inclusief routing.

3.2.5 We zetten in op deelmobiliteit

Door fietsen, scooters en auto's met elkaar te delen worden ze beter gebruikt, zijn er minder nodig en ontstaat er ruimte op straat. Daarnaast draagt deelmobiliteit ook bij aan lagere uitstoot en hiermee schonere lucht in de stad. Deelmobiliteit gaat voorbij aan het traditionele bezit van een auto, fiets of elektrische scooter. Reizigers betalen alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat ze maken. Op de bestemming parkeren ze hun transportmiddel en kan de volgende gebruiker op pad.

Deelmobiliteit is al aanwezig in de stad in de vorm van onder andere Greenwheels, MyWheels en de OV-fiets. We gaan onderzoeken op welke wijze en onder welke voorwaarden deelmobiliteit een grotere rol kan spelen in het mobiliteitssysteem van Deventer. Hierbij maken we gebruik van ervaringen, die al in andere steden zijn opgedaan.

We zetten in op deelmobiliteit

- Onderzoek haalbaarheid deelmobiliteit in binnenstad en periferie.

3.2.6 We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek

Als gevolg van een toenemende bevolking en stijgende welvaart is de vraag naar logistiek sterk toegenomen. Dit heeft ook voor de historische binnenstad van Deventer een flinke impact op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit komt mede doordat veel van de bestel- en vrachtwagens nu nog een verbrandingsmotor hebben. Om de luchtkwaliteit te verbeteren voert de gemeente Deventer uiterlijk op 31 december 2027 een 'nul-emissiezone' voor bestel- en vrachtvoertuigen in.

Het verduurzamen van stadslogistiek gaat om schonere voertuigen, bijvoorbeeld elektrisch. Maar ook om slimme bevoorrading, zoals het bundelen van leveringen. We gaan onderzoeken hoe bevoorrading op een slimme en duurzame wijze plaats kan vinden. Hierbij houden we ook rekening met de impact van de verschillende maatregelen. Het aanbrengen van een knip kan bijvoorbeeld belemmerend werken ten aanzien van bevoorrading van de binnenstad.

We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek

Voor 2030:

- Deventer voert uiterlijk op 31 december 2027 een 'nul-emissiezone' voor bestel- en vrachtvoertuigen in.
- Onderzoek goederenroutes en logistieke hub inclusief borgen basisnet bevoorrading.

B. Een gastvrije binnenstad en periferie

Binnensteden zijn van oudsher plekken waar mensen samenkomen. In binnensteden ontmoeten mensen elkaar, sociale interactie staat hier centraal. In een gastvrije binnenstad voelen zowel bezoekers, werknemers, maar ook bewoners zich welkom. Gastvrijheid heeft een positieve invloed op het woongenot van bewoners en het zakelijk klimaat voor bedrijven en werknemers. Bezoekers hebben het gevoel oprecht welkom te zijn, waarmee de kans toeneemt dat ze de binnenstad vaker en langer bezoeken. Dit heeft op zijn beurt weer een positieve invloed op het vastgoed, vanwege een stijgende waarde van de panden.

Gastvrijheid draagt hiermee ook bij aan de economische vitaliteit van een binnenstad. Een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad is een goede bereikbaarheid. Vanwege het groeiende aantal inwoners en het groeiend belang van Deventer als regionaal en toeristisch centrum is het steeds meer een uitdaging om deze goede bereikbaarheid te garanderen. Dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie geeft hier richting aan en wordt verder uitgewerkt in het definitieve Mobiliteitsplan. Hierbij houden we onder meer rekening met een balans tussen leefbaarheid en passende parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen; bewoners, werknemers en bezoekers.

3.3 Wat gaan we hiervoor doen?

3.3.1 We zetten in op gastvrij parkeren

Deventer streeft naar passende parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen; bewoners, werknemers en bezoekers. Het huidige parkeerbeleid en de huidige parkeerregulering is hier al op gericht. De toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad en periferie vragen scherpere keuzes. Dit betreft onder andere het verkennen van een lagere parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen in en rond de binnenstad. Deze scherpe keuzes worden vastgelegd in de noodzakelijke vernieuwing van het parkeerbeleid van Deventer. Dit wordt naar verwachting eind 2025 vastgesteld.

Het streven hierbij is om de juiste parkeerder de juiste plek te bieden, waarbij het gaat om zowel parkeerplaatsen voor auto's, als voor fietsen. Dit doen we onder andere door in te zetten op de eerdergenoemde hubs. Hier willen we prettige parkeervoorzieningen creëren voor bewoners, bezoekers en werknemers van de binnenstad om hen te verleiden om te parkeren in een hub aan de rand in plaats van in de binnenstad.

Op deze manier ontstaat er in de binnenstad voor andere functies, waaronder prettige wandel- en fietsvoorzieningen. Maar ook voor meer gerichte parkeeroplossingen. Doordat een groot deel van de auto's niet meer in de binnenstad parkeert kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor doelgroepen voor wie het wel gewenst is om in de binnenstad te parkeren. Hiermee ontstaat ook ruimte voor een lagere parkeernorm in de binnenstad, wat een gunstige uitwerking heeft op het mogelijk maken van gewenste ontwikkelingen.

Het blijft echter mogelijk om op korte afstand van het kernwinkelgebied te parkeren. Voor grote aankopen is het praktischer om in de nabijheid van een winkel te parkeren, dan op afstand in een hub. Daarnaast moet het ook voor personen die minder goed ter been zijn mogelijk blijven om in de binnenstad te kunnen parkeren.



Figuur 9: parkeerverwijzing

We zetten in op gastvrij parkeren

Voor 2030:

- Vernieuwen parkeerbeleid.
- Realiseren mobiliteitshubs.
- Verkenning mogelijke mobiliteitshubs voor realisatie na 2030.
- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers in de binnenstad, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers rond het station, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Ontwikkelen van bestaande parkeergarages tot mobiliteitshubs, door faciliteiten voor fietsers toe te voegen.
- Capaciteitsuitbreiding Melksterweide.

3.3.2 We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied

Een autoluwe gebied biedt kansen voor het verbeteren van de wandel- en fietsinfrastructuur, het vergroten van de verkeersveiligheid en vergroening van de binnenstad. Deventer streeft ernaar om in een autoluwe gebied een goede balans te vinden tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid, om zo de (economische) vitaliteit van de binnenstad te verhogen.

Onderzocht moet worden hoe we de binnenstad vanuit dit principe autoluwer kunnen maken, en wat dit betekent voor het verkeer en parkeren van bezoekers, bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten, de vuilophaaldienst, bevoorrading, etc. Dit betekent ook dat er mogelijk parkeerplaatsen opgeheven moeten worden. Hiervoor moeten goede alternatieven gerealiseerd worden, bijvoorbeeld in de hubs of in de aanwezige parkeergarages.

We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied

Voor 2030:

- Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen voor uitbreiding kernwinkelgebied.



Figuur 10: Lange Bisschopsstraat in het kernwinkelgebied

3.3.3 We verbeteren de wayfinding

Een gastvrije stad is een goed bereikbare stad. Dit betekent naast goede verbindingen voor alle modaliteiten dat ook de belangrijke voorzieningen goed te vinden zijn. Als aanvulling op het realiseren en verbeteren van wandel- en fietsroutes verbeteren we ook de wayfinding in en rond de binnenstad.

Wayfinding gaat over het vinden van de weg en hoe mensen zich gedragen om de juiste route te bepalen. Met bewegwijzering kunnen die gedragingen beïnvloed worden om mensen te helpen naar hun eindbestemming.

We zorgen ervoor dat de belangrijke voorzieningen en bezienswaardigheden in de binnenstad goed staan aangegeven op de toeleidende wandel- en fietsverbindingen. Voor het autoverkeer zorgen we ervoor dat de bewegwijzering naar de parkeergarages en hubs op orde is.

We verbeteren de wayfinding

Voor 2030:

- We verbeteren de wayfinding in en rond de binnenstad.



Figuur 11: voorbeeld van wayfinding (Gemeente Amersfoort)

4 Overzicht maatregelen

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van alle voorgestelde maatregelen die bijdragen aan een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie. Deze maatregelen kunnen voorbereid en uitgevoerd worden als daar middelen en capaciteit voor beschikbaar zijn. Bij de voorbereiding wordt ook de technische haalbaarheid getoetst. Zoals eerder in het stuk aangegeven zijn dit enerzijds concrete maatregelen, die direct in de openbare ruimte zichtbaar zijn, maar ook maatregelen in de vorm van onderzoeken. Vanwege de nauwe samenhang tussen het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur bestaat er overlap in de maatregelen. Alle genoemde maatregelen dragen bij aan de ambities van Deventer tot en met 2030 en betreffen hiermee zogenaamde “no regret” maatregelen. Wel is er onderscheid gemaakt tussen “must have” maatregelen en “nice to have” maatregelen.

De “**must have**” maatregelen sluiten uitstekend aan bij de ambities van Deventer voor 2030 en zorgen ervoor dat deze ambities zo effectief mogelijk worden nagestreefd.

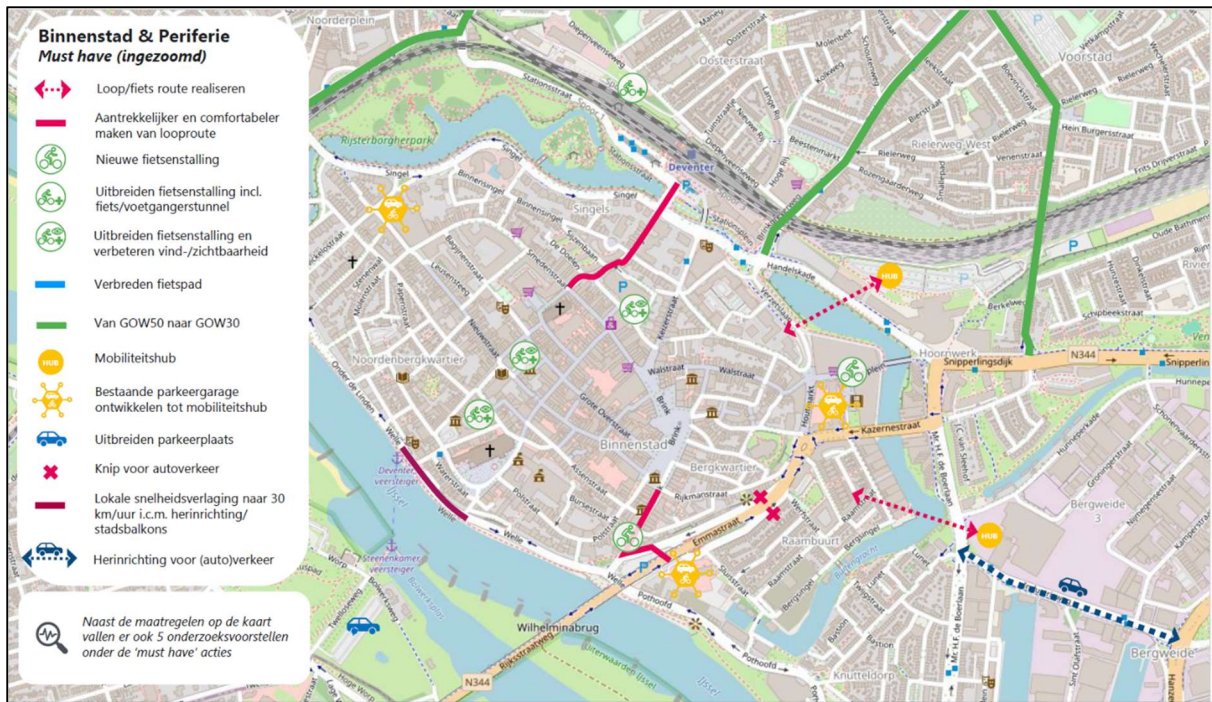
De “**nice to have**” maatregelen sluiten ook goed aan bij de ambities van Deventer voor 2030, maar zijn minder effectief dan de “must have” maatregelen. Hierdoor hebben ze een lagere prioriteit.

In het vervolg van dit hoofdstuk staan in H4.1 allereerst de plankaarten weergegeven waarop de locaties staan weergegeven van de verschillende maatregelen in de binnenstad en periferie. Ook hier is onderscheid aangebracht in “must have” maatregelen en “nice to have” maatregelen. In H4.2 staat vervolgens in een actielijst van elke maatregel een beknopte beschrijving. In de actielijst staan tenslotte ook een aantal maatregelen benoemd die niet tot de scope van het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie behoren, maar eventueel wel na 2030 uitgevoerd kunnen worden.

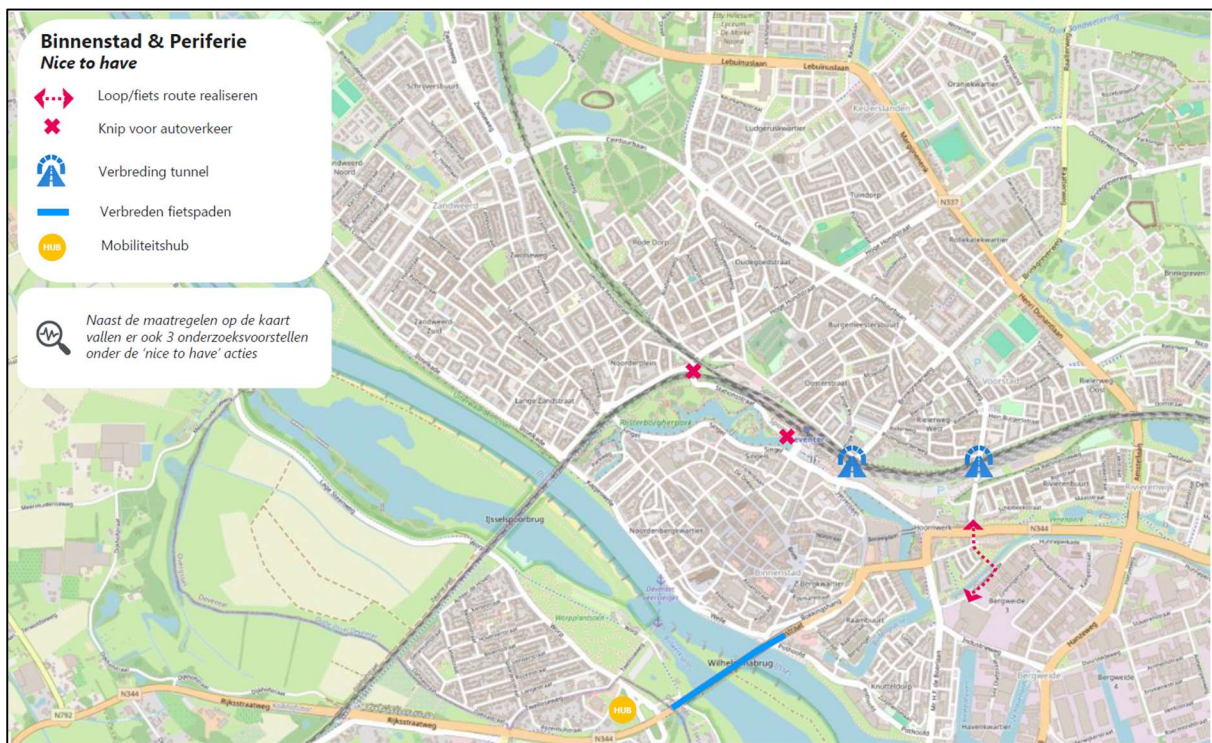
4.1 De plankaarten



Figuur 12: must have maatregelen Binnenstad en Periferie



Figuur 13: must have maatregelen Binnenstad en Periferie (ingezoomd)



Figuur 14: nice to have maatregelen Binnenstad en Periferie

4.2 De actielijst

4.2.1 Must have maatregelen

1	Loop/fietsbruggen tussen binnenstad en hubs De Kien en Roto Smeets	
Verbinding voor voetgangers en fietsers met nieuwe hubs en binnenstad is essentieel voor optimaal functioneren hub. Loop/fietsroute dient goed aangetakt te worden op binnenstad.		
2	Verbeteren looproutes van / naar centrum: Station - centrum, Singelstraat - Sijzenbaanplein en Brinkgarage - centrum.	
De looproute van het NS-station naar de binnenstad (en vice versa) ligt niet alleen 'vanzelfsprekend' via de Keizerstraat naar de Brink, maar ook via de brug naar de Singelstraat, waarna kwaliteit van de route voor de voetganger zeer matig (vooral nabij de Centrumgarage) is. Deze route sterk verbeteren geeft vorm aan meer ruimte voor voetganger en veraangenamen gebied.		
3	Fietsenstalling nabij de Boreel / ingang Walstraat	
Vanuit oostkant van Deventer is geen sprake van een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling. Aansluiting op snelfietsroute van/naar richting Vijfhoek/Colmschate uiterst belangrijk om fietsgebruik verder te stimuleren.		
4	Uitbreiden en verhogen van zichtbaarheid van fietsenstallingen Lamme van Deseplein, Op de Keizer en Botermarkt	
Deze fietsenstallingen dienen te worden uitgebreid om toekomstige vraag goed te accommoderen. Ook de zichtbaarheid en vindbaarheid van deze fietsenstallingen laat anno 2024 te wensen over.		
5	Uitbreiden fietsenstalling station noordzijde (i.c.m. tunnel)	
Huidige capaciteit en comfort (noordkant) van deze fietsstalling is onvoldoende. Ook capaciteit aan de zuidkant is vaak al niet toereikend. Nieuwe voet- en fietstunnel wenselijk in kader van realisatie 4e spoor.		
6	Nieuwe fietsenstalling Brink/Zandpoort	
Een fietsenstalling aan de zuidkant van de Brink ontbreekt. De mogelijke stalling in de parkeergarage ligt verder van de Brink en is daardoor minder aantrekkelijk om te gebruiken. Een stalling vlakbij de Brink stimuleert het gebruik van de fiets.		
7	Verbreiding fietspaden op- en afgangen spoorbrug	
Gebruik van deze fietsverbinding is fors. Huidig comfort (breedte en slechts aan één kant toegankelijk) zeer beperkt.		
8	Van GOW 50 naar GOW 30: <ul style="list-style-type: none">- Brinkgeverweg- Veenweg- Johannes Van Vlotenlaan- Hoge Hondstraat- Ossenweerdstraat- Rijsterborgherweg- Zwolseweg tussen Noorderplein en Ceintuurbaan	
De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbeteren, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. Door waar het kan de wegen binnen het gebied tussen het Hanzetracé en de IJssel in te richten als GOW30 laat Deventer zien de voetganger en fiets op één te zetten. De wegen zijn gekozen op basis van de eerste zeef waarbij een weg scoort op 'verblijfsfunctie' en 'beschikbaar profiel' (zie ook rapport advies hoofdwegenstructuur).		

9	Mobiliteitshub Roto Smeets & De Kien	
<p>De prioriteit bij mobiliteitshubs moet liggen bij de hubs de Kien en Roto Smeets. Hub de Kien zorgt voor een versterking van de knoop Station Deventer en moet ruimte geven voor een groenere omgeving. Hub Roto Smeets krijgt een sterke interactie met de woonwijk Roto Smeets. Gedeeltelijk door het opvangen van de parkeerbehoefte, maar ook biedt de hub een alternatief voor autobezit in de vorm van deelmobiliteit. Doordat bewoners van de nieuwe woonwijk in de eerste periode hun mobiliteitsgedrag vormen, is het belangrijk dat de hub dan klaar is.</p>		
10	Ontwikkelen bestaande garages Stadspoort, Boreel en Brink tot hubs	
<p>Inzet om parkeergarages te transformeren in meer multimodale hubs. Biedt kansen om deelmobiliteit op logische plaatsen aan te bieden. Met name bij de parkeergarage Stadspoort liggen grote kansen. De vindbaarheid van deze garage kan worden versterkt om ervoor te zorgen dat de (huidige) capaciteit beter wordt benut. In de huidige situatie hebben parkeergarage primair een autofunctie. Echter, ook deze kunnen zich ontwikkelen tot hubs. Bezien kan worden hoe een stalling voor de fiets in of dichtbij de garage kan worden gerealiseerd, hoe deelmobiliteit kan worden toegevoegd en hoe gebruik door bewoners kan worden toegevoegd, zodat de garage niet alleen een hub voor bezoekend verkeer maar ook voor uitgaand verkeer door bewoners ontstaat. De ontwikkeling kan in gemeentelijke garages worden doorgevoerd (Zoals garage Stadspoort), maar ook worden gestimuleerd bij de commerciële parkeeraanbieders (Zoals De Boreel). De Centrumgarage kent deze functies reeds en kan als voorbeeld worden gezien.</p>		
11	Capaciteit op Melksterweide uitbreiden met 80 parkeerplaatsen	
<p>Gratis parkeerplaats op de Melksterweide (De Worp) uitbreiden met 80 parkeerplaatsen conform coalitieakkoord (uitbreiding fase 2). Dit om de afname van (tijdelijke, toekomstige) parkeer capaciteit in de binnenstad te compenseren (denk bijv. aan de herinrichting van de Nieuwe Markt).</p>		
12	Knip voor doorgaand autoverkeer Bokkingshang en Emmastraat t.h.v. kruispunt met N344/Rijksstraatweg	
<p>Door de knip voor autoverkeer op de Bokkingshang en Emmastraat zal er minder verkeer op de Welle rijden. Hierdoor is er kans om de lokale leefbaarheid op de Bokkingshang en Emmastraat en de ruimtelijke kwaliteit van de Welle te verbeteren. De knip levert ook een verbetering in de verkeersafwikkeling op het Hanzetracé op. Aandachtspunt zijn verkeerstoenames op het Pothoofd en de Meester de Boerlaan en het voorkomen van sluipverkeer door de Raambuurt.</p>		
13	Verbeteren koppeling centrum/stad en IJssel door plaatselijk terug naar 30 km/uur op de Welle, bij Mimik.	
<p>Door deze maatregelen wordt de verbinding tussen de stad en de IJssel versterkt. Voor 2030 is dat alleen mogelijk op het gedeelte langs de IJssel waar veel oversteekbewegingen zijn. Voor het overige gedeelte van de Welle houden we vast aan een snelheid van 50 km/uur. Randvoorwaardelijk voor de maatregel is een reductie van autoverkeer; koppeling met de vorige maatregel (afkoppelen Bokkingshang en Emmastraat) is dan ook belangrijk.</p>		
14	Herinrichting Industrierweg voor(auto)verkeer	
<p>Inrichting van de Industrierweg bestuderen i.c.m. Roto Smeets. Nodig door ruimtelijke ontwikkelingen. Zorgdragen voor goede verbindingen met het Hanzetrace en binnenstad.</p>		

4.2.2 Must have onderzoeken

1	Onderzoek goederenroutes en logistieke hub incl. borgen basisnet bevoorrading.	
<p>Met de komst van de nul emissiezone per 31-12-2027 en mogelijke veranderingen als gevolg van in het mobiliteitsplan geformuleerde maatregelen zal bevoorrading mogelijk anders gaan verlopen. Uitgangspunt van het onderzoek is een kaartbeeld op te stellen waarmee een robuust netwerk van bevoorrading kan worden vastgelegd. Op die manier wordt helderheid gebonden aan ondernemers en hun leveranciers dat bevoorrading mogelijk blijft en op welke wijze dat zal kunnen plaatsvinden. Bij verdere uitwerking van projecten dient op basis van dit kaartbeeld hier bijvoorbeeld in maatvoering rekening mee te worden gehouden.</p>		
2	Onderzoek voetgangersnetwerk binnenstad en periferie inclusief routing.	
<p>In de analyse is geconstateerd dat voor wandelen (de S van STOMP) wel een aantal goede ingrepen bestaan, maar dat een beleidsinsteek voor deze modaliteit ontbreekt. Doel van het onderzoek is te komen tot een hoofstructuur wandelen met voorkeursroutes en een basisnetwerk, op dezelfde manier als dit voor fiets reeds bestaat. Daarnaast zullen op basis van publicaties van de belangengroepen een aantal uitgangspunten worden vastgesteld die bij de verdere ontwikkeling van wandelvoorzieningen als kader dienen, zoals de aantrekkelijkheid van en afwisseling in routes. Als referentie wordt de publicatie 'Ons plan' van Wandelnet/Rebel van september 2023 benut.</p>		
3	Onderzoek haalbaarheid deelmobiliteit in binnenstad en periferie.	
<p>De potentie van deelmobiliteit heeft zich in de Randstadsteden inmiddels bewezen. In Deventer constateren we in de binnenstad en de noordoostelijke periferie dat het aantal deelauto's toeneemt. Echter, in andere gebieden blijft het aantal achter, in De Hoven bijvoorbeeld ontbreekt aanbod van deelauto's. Het onderzoek is gericht op het optimaliseren van de voorwaarden voor commerciële aanbieders en het zorgen voor een snellere introductie in nieuwe gebieden, bijvoorbeeld door koppelen van uitgiftelocaties die nu reeds op termijn rendabel zullen zijn. Daarnaast zal bezien worden hoe ander deelaanbod kan worden gefaciliteerd, met name als onderdeel van de ontwikkeling van de diverse hubs.</p>		
4	Vernieuwen parkeerbeleid	
<p>In de zomer van 2024 zijn nieuwe kencijfers van het nationaal onderzoeksinstituut CROW verschenen. Het parkeerbeleid van Deventer is van 2013 (Parkeernormen) en 2015 (Beleidsregels). Actualisatie hiervan geeft de mogelijkheid nieuwe vormen van mobiliteit en woonsituaties in te passen. Daarnaast zal aandacht zijn voor de wijze waarop specifiek in gebiedsontwikkelingen of gezien de nabijheid van het IC station Deventer op een andere manier met de verplichting tot realisatie van parkeerruimte kan worden omgegaan. In de eerste helft van 2025 worden de basisprincipes hiervoor uitgewerkt, eind 2025 zal hierover nadere besluitvorming aan het bestuur worden voorgelegd.</p>		
5	Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen voor uitbreiding kernwinkelgebied	
<p>Een autoluw gebied biedt kansen voor het verbeteren van de wandel- en fietsinfrastructuur, het vergroten van de verkeersveiligheid en vergroening van de binnenstad. Deventer streeft ernaar om in een autoluw gebied een goede balans te vinden tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid, om zo de (economische) vitaliteit van de binnenstad te verhogen. Onderzocht moet worden hoe we de binnenstad vanuit dit principe autoluwer kunnen maken, en wat dit betekent voor het verkeer en parkeren van bezoekers, bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten, de vuilophaaldienst, bevoorrading, etc.</p>		

4.2.3 Nice to have maatregelen

1	Nieuwe loop/fiets route realiseren tussen de hub Roto Smeets en de snelfietsroute Snipperlingsdijk	
<p>Nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers om de verbinding tussen de hub en het noorden van Deventer te verbeteren.</p>		

2	Knip Stationsstraat voor autoverkeer	
Een knip voor autoverkeer levert een verbetering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Singel-Station – Singelstraat op. Ook zorgt het voor een veraangenaming van de Stationsstraat. Er komt meer ruimte voor de voetganger en fietser en de weg kan worden verbonden met het Rijsterborgherpark. De weg moet wel geschikt blijven voor langzaam verkeer en de bus in twee richtingen.		
3	Verbreding van fietspaden op Wilhelminabrug	
Gebruik van deze fietsrelatie is groot. Er liggen kansen om comfort voor fietsers te verbeteren. De fietspaden zijn breder dan de fietspaden op de spoorbrug, daarom heeft deze maatregel minder prioriteit en valt onder 'nice to have'.		
4	Verbeteren comfort voor langzaam verkeer spoortunnels Brinkgreverweg en Veenweg	
Comfort van deze twee onderdoorgangen is voor de voetganger en de fietser (zeer) matig. Afstemming met ProRail hierover is noodzakelijk.		
5	Mobiliteitshub De Hoven	
Hub zorgt voor verder 'afvangen' van (auto)stromen aan rand van Deventer. Ook multimodaliteit van deze hub zorgt voor verdere versterking van actieve mobiliteit.		

4.2.4 Nice to have onderzoeken

1	Onderzoek haalbaarheid aanvullend collectief vervoer.	
In de huidige situatie ligt de nadruk op 'regulier' openbaar vervoer, dus de traditionele bussen die met een diensteregeling vaste haltes aandoen. In Deventer wordt echter de binnenstad zelf en sommige buurten zoals De Hoven vanuit die systeeminsteek niet bediend. De actie bestaat uit het in overleg met de concessiehouder onderzoeken welke andere vormen van collectief vervoer mogelijk zijn en door hen worden aangeboden, zodat deze optie flexibeler wordt en daarmee voor meer mensen een mobiliteitsoptie wordt. Belangrijk hierbij is de betaalbaarheid, maar ook een redelijke ondergrens ten aanzien van de bediening.		
2	Onderzoek mogelijkheid toegankelijkheid fietsen in de Engestraat	
In de binnenstad is in de huidige opzet meestal sprake van gemengd verkeer: Auto en fiets maken van dezelfde rijbaan gebruik. Voor de kleinste en minst bereden straten geldt dit ook voor wandelaars en het overige verkeer. Voor het gebruik van de fiets is dit niet optimaal. De vraag is gesteld waarom met name tussen Station en Cultuurkwartier geen fietsvriendelijke route kan worden aangelegd (Bijvoorbeeld via de Engestraat), om zo fietsgebruik te stimuleren. Anderen vinden dit geen goed idee: De wegen zijn al toegankelijk en het fietsverkeer kiest toch haar of zijn eigen weg. Het historische karakter van de straten in de binnenstad lenen zich soms moeilijk voor verkeerregulering.		
3	Opstellen van spelregels (mobiliteit) voor initiatiefnemers en omwonenden bij evenementen.	
Deventer is trots op haar evenementen. Voor de grootste evenementen geldt dat het verkeer over meerdere dagen sommige wegen minder of niet kan gebruiken. Ook bewoners krijgen met tijdelijke veranderingen te maken tijdens de evenementen. Gepleit wordt voor eenduidigheid hierin: Door bijvoorbeeld een groep van A en B evenementen te definiëren kan bepaald worden welke wegen minder toegankelijk zijn en waar extra parkeerruimte nodig is. Ook kan voor die dagen extra pendel worden overwogen. De situatie bij evenementen kan zo als voorbeeld dienen van de voordelen die een autoluwe inrichting met zich mee kan brengen.		

4.2.5 Maatregelen na 2030

1	Verlagen snelheid bij De Boreel	
Principe is goed want sluit aan bij veraangenamen van gebied rond het Boreel / Raambuurt. Echter effectiviteit van deze maatregel is wat onduidelijk.		
2	GOW30 op overige wegen uit het eindbeeld GOW30 (zie rapport advies HWS)	
De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gaat omhoog, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. Uiteindelijk is het eindbeeld om op enkele hoofdwegen na binnen de hele bebouwde kom naar GOW30 over te gaan. Op de wegen die op de kaart staan voor 'mogelijke maatregelen na 2030' is dit echter niet eenvoudig. Er is op dit moment geen aanleiding in de omgeving om terug te gaan naar 30 km/h en/of er is voldoende ruimte om de weg als een volwaardige GOW50 in te richten, waardoor ook dat een optie is. Dit betekent ook dat het grootste gedeelte van de maatregelen uit de visie voor het IJsselfront pas na 2030 kunnen worden gerealiseerd.		
3	Mobiliteitshub rond stadion Go Ahead Eagles en Noorderplein	
Door het realiseren van mobiliteitshubs wordt het aantal autoritten verminderd. Er wordt nog over geschikte locaties nagedacht. Voorbeeldlocaties zijn hubs bij het Noorderplein en bij het stadion van Go Ahead Eagles. Ook kan worden gekeken naar een hub bij de komgrenzen van Deventer. Deze maatregelen zijn pas na 2030 noodzakelijk. Hubs vragen namelijk ook aanvullende maatregelen om het gebruik ervan te stimuleren. Dit vraagt uitwerking waardoor maatregel niet voor 2030 haalbaar is.		

5 Vervolg, uitgangspunten en fasering

5.1 Relatie tussen het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en het Gebiedsprogramma Centrumschil

De focusgroep heeft aangegeven dat de gemeente en belangengroepen grotendeels overeenstemming hebben over het uiteindelijke doel van een duurzame transitie. Er zijn echter verschillende ideeën over het tijdspad om dit doel te bereiken.

Zowel het Mobiliteitsplan voor Binnenstad en Periferie als het Gebiedsprogramma Centrumschil kunnen hierbij aansluiten. De overeenkomsten en verschillen tussen beide zijn als volgt: voor alle partijen is het doel op lange termijn helder. Het Gebiedsprogramma Centrumschil richt zich voornamelijk op het visualiseren van dat einddoel en kijkt vervolgens terug om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om dit te bereiken.

Het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie kijkt in deze fase van het tussenproduct, met uitvoeringsmaatregelen tot 2030, naar welke acties ons optimaal in de richting van het einddoel sturen. Zowel de gemeente als de belangengroepen beschouwen de "must-have" maatregelen als waardevol, ongeacht of ze in latere fasen moeten worden aangepast op basis van nieuwe inzichten, zoals de locatie van nieuwe woningen of bedrijventerreinen. Op dat moment kunnen dan ook meer ingrijpende maatregelen voor de lange termijn, zoals de aanleg van een derde IJsselbrug, worden overwogen.

5.2 Uitgangspunten voor het gewenste tempo van de mobiliteitstransitie

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook

met de auto bereikbaar moeten blijven. We willen deze verandering stimuleren, maar niet forceren. Daarom stellen we de volgende spelregels voor bij het komende transitieproces.

Eerst het zoet, dan het zuur. Uitgangspunt is dat forse ingrepen ten aanzien van autobereikbaarheid en parkeren alleen doorgevoerd kunnen worden als hiervoor redelijke alternatieven zijn ontstaan. Het moet redelijkerwijs aan betrokkenen en omwonenden uitlegbaar zijn hoe de gevolgen van veranderende mobiliteit in de eigen omgeving uit zullen werken. Een gewenningsperiode met enige frictie zal altijd blijven, maar op termijn moeten de juiste randvoorwaarden worden ingevuld.

Juiste verhouding in woningbouw en infraprojecten. We moeten aantonen dat beide soorten projecten elkaar per gebied aanvullen. Dus bij woningbouw een hub, bij een centrumlocatie een fietsenstalling. Bij de planning moet die lokale verhouding zichtbaarder worden. Dat is ook een kwestie van plannen: Een goed voorbeeld is het maken van ruimtelijke reserveringen om later ook in andere plaatsen rond de binnenstad hubs te kunnen realiseren.

Op zoek naar slimme, goed voorbeelden. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor zowel het heden als de toekomst. Dit betekent dat we niet alleen doelen formuleren, maar ook inzichtelijk maken hoe we die doelen willen bereiken, en dat we het draagvlak hiervoor vergroten. Autobezit en -gebruik zijn voor veel mensen belangrijk. Daarom zullen wij als gemeente het goede voorbeeld geven, zodat mensen zelf de voordelen van de veranderingen kunnen ervaren.

Om die reden is het belangrijk om op enkele punten expliciet aan te geven waarom een maatregel wordt genomen. Een goed voorbeeld hiervan is het uitbreiden van het voetgangersgebied. In eerste instantie zijn de reacties vaak negatief, maar na de uitvoering geven veel ondernemers aan dat de situatie uiteindelijk verbeterd is. We willen de behoefte aan concrete voorbeelden vervullen om te laten zien welke voordelen deze veranderingen kunnen brengen.

Aanhaken op momenten die om een andere mobiliteitsaanpak vragen. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit in de spitsuren soms al zorgelijk. Ook parkeerruimte in het centrum is schaars, wat met name blijkt uit wachttijden voor bewoners. Uiteraard werken we hard aan oplossingen hiervoor en ontstaat een deel van de problemen uit tijdelijke veranderingen, bijvoorbeeld als gevolg van werkzaamheden.

Toch zien we ook hierin kansen. Een tijdelijke wijziging kan juist een aanleiding zijn om een gedragsverandering in gang te zetten. De gemeente kan hierin faciliteren. Bijvoorbeeld door omwonenden bij werkzaamheden gebruik te laten maken van een hub, inclusief een pendelfunctie. Een dergelijke pilot geeft dan inzicht in het gebruik bij een definitieve herinrichting.



Figuur 15: werkzaamheden aan de weg

Monitoring, evaluatie en – waar nodig – bijstellen. Zowel het Gebiedsprogramma Centrumschil als het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie bieden geen vaste blauwdruk voor de toekomst. Naast de voorgestelde maatregelen worden ook onderzoeken gepland die op termijn nieuwe inzichten en maatregelen kunnen opleveren. Naarmate de tijd verstrijkt,

kunnen waardevolle voorbeelden of leermomenten ontstaan, zowel in Deventer als daarbuiten. Daarom is het belangrijk om beslissingen nu te nemen met de flexibiliteit om plannen later aan te passen.

Participatie op projectniveau speelt hierbij een belangrijke rol. Naast de specifieke invulling per project kunnen we hiermee ook algemene indicaties over de voortgang verzamelen. Zo blijven de documenten 'levend' en kunnen ze in de toekomst worden bijgestuurd, zonder dat een geheel nieuwe visie of uitgangspunten vereist zijn.

5.3 Fasering en uitvoering

Alle maatregelen kunnen voorbereid en uitgevoerd worden als daar middelen en capaciteit voor beschikbaar zijn. Bij de voorbereiding wordt ook de technische haalbaarheid getoetst. Wanneer er aanleiding is, zoals vanuit een groot onderhoudsopgave, verkeersveiligheid of mogelijkheid tot cofinanciering voor verbetering van fietsinfrastructuur kunnen deze eerder worden opgepakt. In bijlage iv is per maatregel aangegeven waar de koppelkansen liggen met onderhoudsprojecten of beschikbare middelen.

In zijn algemeenheid: we maken werk met werk als andere werkzaamheden, zoals onderhoud, gepland staan. Daarnaast zijn we alert op cofinancieringsmogelijkheden met het Rijk en de provincie Overijssel en doen we op basis van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie een investeringsvoorstel via de perspectiefnota indien van toepassing.

5.4 Aanbevelingen voor het vervolg

Zoals onder meer in H2.4 is aangegeven betreft dit een tussenproduct, wat als basis dient voor het definitieve Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie. De wens is om te komen tot een concreet plan waarin onder meer de verschillende uitwerkingsrichtingen verder op detailniveau worden uitgewerkt.

Onderstaand volgen aanbevelingen die gebruikt kunnen worden bij het opstellen van het definitieve plan. Deze aanbevelingen zijn mede gebaseerd op het voor dit product doorlopen proces. Het doel is om een mobiliteitsplan te ontwikkelen dat niet alleen flexibel inspeelt op toekomstige behoeften, maar ook draagvlak creëert bij belanghebbenden. Door de inzichten uit het tussenproduct en de aanbevelingen te combineren, werken we aan een mobiliteitsplan dat duurzaam en effectief bijdraagt aan een leefbare en gastvrije binnenstad.

5.4.1 Maak het SMART

Maak in het definitieve mobiliteitsplan zoveel al mogelijk gebruik van het SMART-principe. Hiermee maak je een plan concreet en doelgericht.



Figuur 16: SMART-principe

Specifiek

Formuleer duidelijke, concrete doelstellingen. Geef aan wat je precies wilt bereiken en welke acties daarbij horen.

Meetbaar

Maak doelstellingen meetbaar, zodat je kunt volgen of de doelen worden bereikt. Formuleer kwantitatieve criteria.

Acceptabel

Betrek belanghebbenden en zorg ervoor dat doelen haalbaar en wenselijk zijn voor alle betrokken partijen. Denk aan bewoners, bedrijven, en lokale overheden. Dit vergroot het draagvlak en de kans op succesvolle uitvoering.

Realistisch

Stel doelen die haalbaar zijn met de beschikbare middelen, zoals budget, tijd, en personeelscapaciteit. Evalueer of het plan past binnen de fysieke en financiële kaders.

Tijdsgebonden

Voeg een duidelijke termijn toe aan elk doel om focus en urgentie te creëren. Dit helpt bij het plannen en het evalueren van de voortgang.

5.4.2 Stel een uitvoeringsprogramma op

Laat een uitvoeringsprogramma, inclusief een financiële onderbouwing onderdeel uitmaken van het definitieve mobiliteitsplan. Op deze manier worden met name de “R” en de “T” uit SMART-principe geborgd.

5.4.3 Stel een efficiënt participatietraject op

Inbreng vanuit belanghebbenden, waaronder de focusgroep, is cruciaal voor het benodigde draagvlak voor het definitieve mobiliteitsplan. Van belang hierbij is om duidelijk aan te geven wat er van de belanghebbenden wordt verwacht. Zo zorg je ervoor dat de verwachtingen wederzijds overeenkomen en voorkom je dat belanghebbenden overvraagd worden, of juist te weinig aan bod komen. Een efficiënt participatietraject hoort daarom onderdeel uit te maken van het te volgen proces om te komen tot een definitief mobiliteitsplan. Op deze manier doe je ook recht aan de inzet en de input van onder andere de focusgroep en wordt hiermee ook de “A” uit het SMART-principe geborgd.

5.4.4 Gebruik goede voorbeelden

Deventer is niet de eerste stad waarvoor een mobiliteitsplan wordt opgesteld. Er zijn meerdere goede en recente voorbeelden in andere steden aanwezig. Het is verstandig om contact te zoeken met deze steden zodat Deventer gebruik kan maken van de ervaring van deze steden bij het opstellen van een mobiliteitsplan.

Bijlagen

- I. Rapport Goudappel, oktober 2024, ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan
- II. Analyse Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie
- III. Verslag focusgroep 23 oktober 2024
- IV. Nagekomen reacties focusgroep en andere partners
- V. Overzicht maatregelen in relatie tot koppelkansen met onderhoudswerk en middelen
- VI. Verslag peiling “Goed op Weg”

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Binnenstad & Periferie Deventer - ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan

Kenmerk: 018496.20241108.N1.01 Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie Deventer
Datum: 08-11-2024



Inhoudsopgave

- Inleiding
- Werkwijze
- Doelen en ambities
- **Voorstel maatregelen mobiliteitsplan binnenstad & periferie**
 - Must have maatregelen
 - Nice to have maatregelen
 - Mogelijke maatregelen na 2030
 - Niet meegenomen maatregelen



Bijlage A: Definities

Bijlage B: Fietsenstallingen in fietsnetwerk

Inleiding

Inleiding

- Aanleiding: Deventer is een stad in beweging, met een grote woningbouwopgave en een daarbij horende transformatie van de inrichting van de stad. De historische binnenstad en de periferie zijn de kern van deze transformatie, een plek waar wonen, werken en economie samenkomen. Deze functies versterken elkaar, maar concurreren tegelijkertijd om de beperkte ruimte. En dat terwijl de bereikbaarheid van het gebied niet in het geding mag komen. Deventer heeft ook een steeds belangrijker wordende regiofunctie, waarbij bereikbaarheid met de auto een belangrijke rol speelt. Er dienen dan ook **slimme keuzes** gemaakt te worden over de verdeling van de ruimte in de binnenstad en periferie. Die keuzes dienen te worden vastgelegd in een **mobiliteitsplan voor de binnenstad & periferie voor 2030**. Het proces om te komen tot het mobiliteitsplan **hangt samen met het proces dat leidt tot de herijking van de hoofdwegenstructuur van Deventer**. Het mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie verschilt hiervan op twee aspecten: Het zoomt in op de binnenstad en omliggende buurten en wijken en het richt zich op alle modaliteiten.
- Resultaat van deze opdracht: komen tot ingrediënten (maatregelen en onderzoeksvorstellen) voor een **basisvoorkeursvariant voor de binnenstad & periferie van Deventer voor het jaar 2030**. Deze ingrediënten vormen een samenhangend pakket, rekening houdend met de verschillende ambities van de stad. **De werkwijze die is gehanteerd is vergelijkbaar met de hoofdwegenstructuur**.
- Scope van deze opdracht: **advies over maatregelen en onderzoeksvorstellen tot 2030** in de binnenstad en periferie van Deventer.

Inleiding

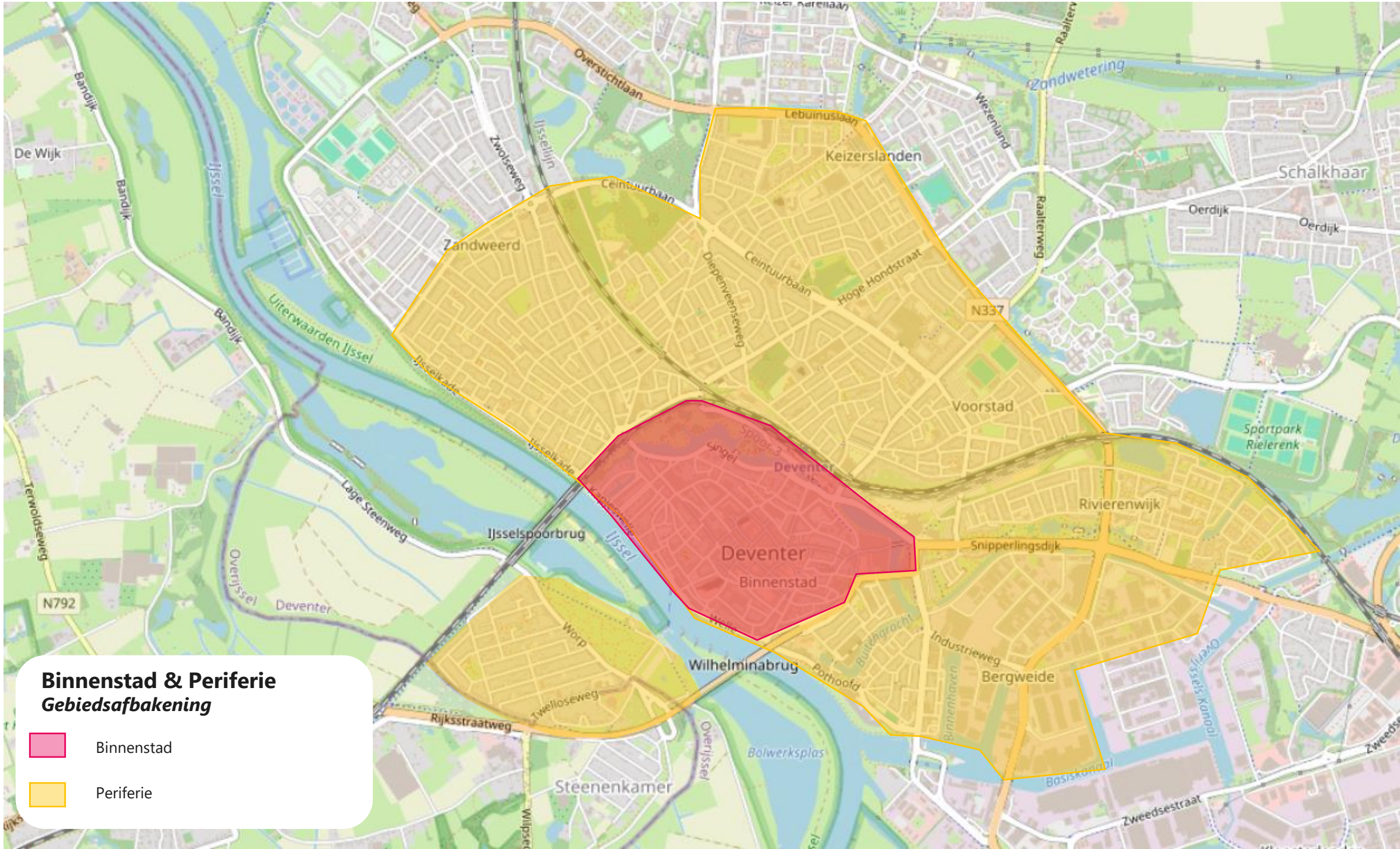
- Input voor deze opdracht is geweest:
 - Advies "*Deventer Hoofdwegenstructuur - Ingrediënten voor een basis-voorkeursvariant*"
 - Stukken voorgelegd aan de focusgroep voor dit project op 11 juli: concepten afweging, kaartbeeld en toelichting
 - 240710 Focusgroep BenP Kaart en Legenda v01
 - 240717A Afweging BenP v02
 - 240717B BenP Afweging Bijlage open sessie maatregelen
 - 240718 Bespreekvoorstel BenP na focusgroep 15 juli donderdag 09 – 10
 - 240718 Focusgroep BenP Toelichting v02
 - Meerdere beleidsdocumenten van de gemeente Deventer (o.a. Omgevingsvisie, Programma Fiets 2021-2025 en Concept Gebiedsprogramma Centrumschil)
 - Ingezonden documenten van de focusgroep
 - De focusgroep heeft uitgebreid gesproken over ambities, uitgangspunten en beoordelingsaspecten. Deze zijn in deze opdracht vertaald naar 5 hoofdambitie voor Deventer. De voorgestelde maatregelen worden vervolgens getoetst aan de hand van hun bijdrage aan deze ambities.



Visie op mobiliteit

De tijd waarin mobiliteitsbeleid enkel draaide om het faciliteren van groeiende verkeersstromen ligt al ver achter ons. Deventer kijkt naar de toekomst met een visie die is geworteld in **duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid**. De ambitie is om een stad te creëren die prioriteit geeft aan deze aspecten. In samenspraak met de bewoners wordt daarom ingezet op het verminderen van autoverkeer in en rond de binnenstad en periferie, zodat **voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer** meer ruimte krijgen. Deze aanpak zal de binnenstad moeten versterken waarbij voldoende ruimte is voor winkelen, werken, wonen en ontmoeten. Ondanks het verminderen van autoverkeer versterken we de **economische vitaliteit van de binnenstad**. Daarom blijft de bereikbaarheid van belangrijke locaties geborgd. Deventer zet hiermee een stap vooruit, naar een toekomst waar duurzaamheid en economische groei hand in hand gaan.





Binnenstad & Periferie Gebiedsafbakening

- Binnenstad
- Periferie

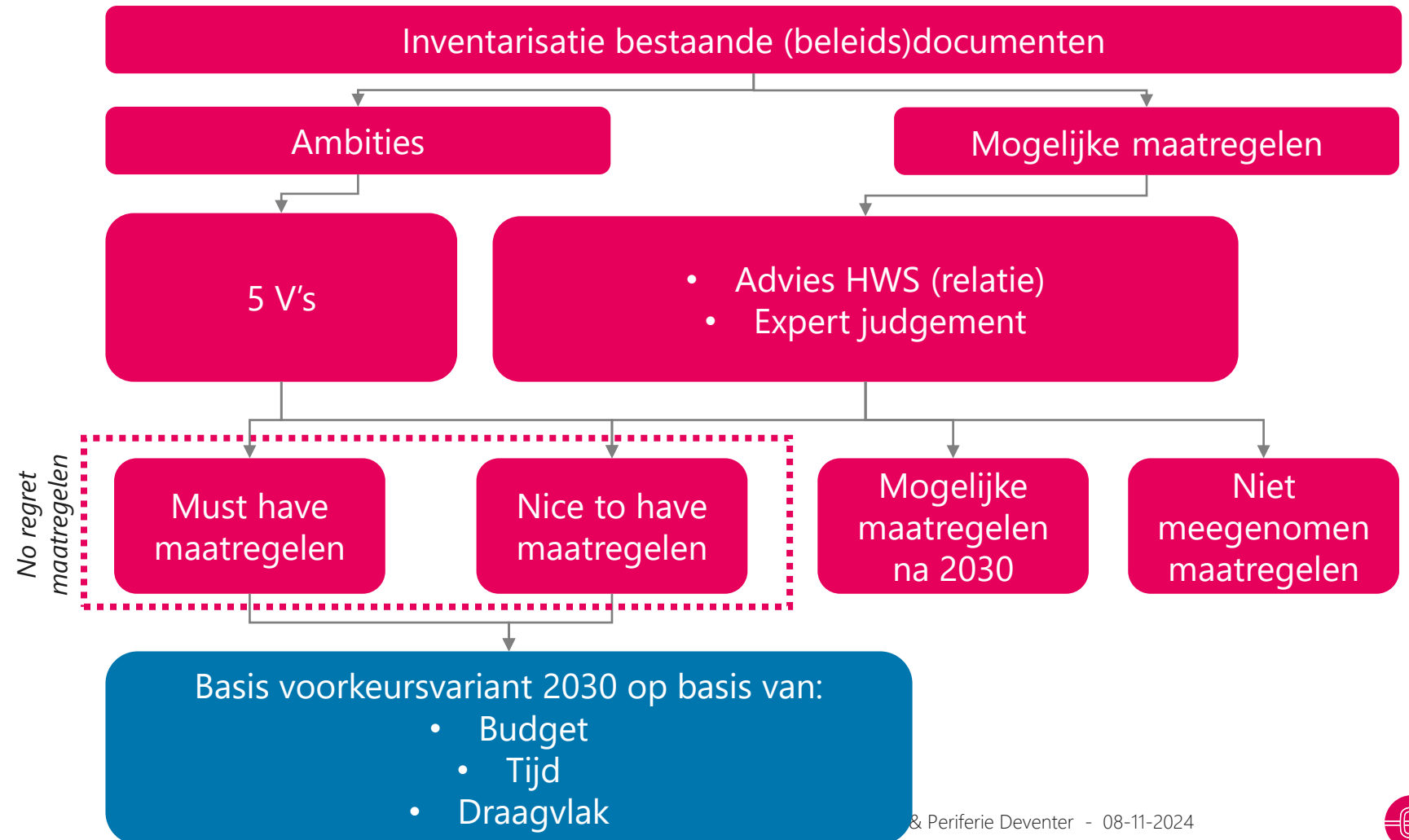
Werkwijze

Werkwijze

Desk research

Vertaalslag

Resultaat rapport



3 categorieën maatregelen

Must have

Maatregelen die uitstekend aansluiten bij de ambities van Deventer voor 2030 (de 5 V's) en erg effectief zijn. Deze maatregelen hebben de hoogste prioriteit. Al deze maatregelen zijn no-regret-maatregelen. Een deel van deze maatregelen zal uiteindelijk onderdeel worden van de basis-voorkeursvariant.

Nice to have

Maatregelen die goed aansluiten bij de ambities van Deventer voor 2030, maar minder effectief zijn dan de must have-maatregelen. Hierdoor hebben ze een lagere prioriteit dan de must have-maatregelen. Ook al deze maatregelen zijn no-regret-maatregelen. Een deel van deze maatregelen zal uiteindelijk onderdeel worden van de basis-voorkeursvariant.

Mogelijke maatregelen na 2030

Maatregelen die aansluiten bij de ambities van Deventer maar waarbij realisatie verkeerskundig niet voor de hand ligt voor 2030. Deze maatregelen maken daarom in principe geen onderdeel uit van de basis-voorkeursvariant. Ze worden opnieuw meegenomen en onderzocht bij de doorkijk na 2030.

Doelen en ambities

Bestuursakkoord 2022-2026

Omgevingsvisie Deventer (2019)

Visie op Hoger Bouwen in Deventer (2024)

Deventer binnen bereik / bereikbaarheidsconclaaf (2016)

Koers in 5 hoofdkeuzes: ambities binnenstad



1. *Verdichten*: de plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer



2. *Verbinden*: vlot te voet, op de fiets en in de bus



3. *Veraangenamen*: groene en levendige gebieden



4. *Verknopen*: knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs



5. *Verleiden & Veranderen*: aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding





VERDICHTEN

De plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer:

- Deventer heeft de ambitie om tegen 2030 met **7.000 woningen** te groeien. Dat is daarom het uitgangspunt voor het mobiliteitsplan B&P tot 2030.
- In het licht van de woningbouwopgave is de behoefte te verdichten vanuit de **compacte stad gedachte**. Nabijheid betekent dat nieuwe ontwikkelingen dáár komen, waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar verover al goed geregeld is of kan worden.
- Daarbij is insteek om te concentreren van de verdichting en hoger bouwen in de nabijheid van het **station** en concentraties van voorzieningen in en **rondom het centrum**.
- De binnenstad transformeert naar **een hart voor winkelen, werken, wonen en ontmoeten**.
- Daarnaast belangrijke aandacht voor de **transformatie van kantoren tot woonlocaties** voor diverse doelgroepen.
- Er wordt met een **schuin oog** aanvullend gekeken naar de ontwikkelingen van **4.000** woningen in Deventer.





VERBINDEN

Vlot te voet, op de fiets en in de bus:

- We blijven **Dakpan-principe** hanteren: verkeersstromen van/naar de binnenstad welke geen bestemming aldaar hebben zoveel mogelijk naar de randen van de stad leiden.
- Het zogenaamde 'STOMP-principe' is leidend. Het autoverkeer in en rond de binnenstad willen we verminderen, zodat **voetgangers, fietser en openbaar vervoer meer ruimte krijgen** en tegelijkertijd belangrijke bestemmingen in de binnenstad voor alle modaliteiten bereikbaar blijft.
- Daarnaast verdient het openbaar vervoer als ruggengraat van ons collectief vervoerssysteem een versterking door een goede aansluiting op het **fiets- en wandelnetwerk**, de realisatie van **volwaardige overstappunten (hubs)** en **vraag afhankelijke opties**.
- **Nieuwe parkeervoorzieningen** voor auto's realiseren op loopafstand van de binnenstad, voor bewoners, bezoekers en ondernemers van de binnenstad.



Dakpan-principe voor autoverkeer



Fietsnetwerk Deventer



VERAANGENAMEN

Groene en levendige gebieden:

- Het borgen en waar mogelijk versterken van de **economische vitaliteit** van het historische centrum van Deventer en andere publiekstrekkende locaties is een belangrijk aspect. De binnenstad moet economisch vitaal blijven en verder groeien.
- Deventer zet o.a in op verdichting. Met deze keuze is de integratie van openbare buitenruimte niet alleen een luxe, maar ook een noodzaak voor het creëren van een duurzame, gezonde en aantrekkelijke stedelijke omgeving. Verdichting vraagt om meer **functiemenging**, een **gevarieerd woningaanbod**, een **hoogwaardige openbare ruimte** met **meer ruimte voor voorzieningen**. Het gebruik en de inrichting van de binnenstad en periferie zal daarom steeds meer gericht zijn op verblijf, ontmoeting en beweging.
- Het vastleggen van een **groenblauwe structuur** is cruciaal voor de stad om bestaande waardevolle gebieden in de binnenstad en periferie te behouden of te beschermen. Daarnaast wordt ingezet op **groene corridors** die parken en natuurgebieden verbinden, waardoor ecologische netwerken en wandelroutes worden versterkt of ontstaan.
- Het verminderen van autoverkeer in de binnenstad biedt kansen om de **openbare ruimte te veraangename**n, bijvoorbeeld door de **Welle** opnieuw in te richten met verblijfsruimte. Door minder ruimte te bieden aan de auto en duurzamere vervoerswijzen te stimuleren, kunnen niet alleen de milieueffecten verminderen, maar ook de leefbaarheid, gezondheid en sociale cohesie verbeteren.
- **Stadscampus de Kien** zorgt voor ruimte voor ontmoeting: ontwikkeling van de openbare ruimte zodat er fijne ontmoetingsruimten en een goede verbinding met de binnenstad ontstaan.



VERKNOPEN

Knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs:

- Deventer zet in op **Ketenmobiliteit**: trein voor de lange afstand, fiets als voor- en natransport
 - Behoud en uitbreiding van goede treinverbindingen voor personenvervoer van en naar Deventer
 - Fietsparkeren bij knooppunten en centra, eventueel uit te breiden met fietsdeelsystemen
- Autoverkeer wordt zoveel mogelijk in parkeerhubs aan de randen van de centrumschil afgevangen, zodat bezoekers binnen 10 minuten wandelen de binnenstad kunnen bereiken.
- **Fysieke verbinding tussen de binnenstad en de stadscampus/hub De Kien** tot stand brengen.
- Ontwikkeling van **hub Roto-Smeets** verder uitwerken waarbij rekening wordt gehouden met de nabijheid van het Hanzetrace en de binnenstad.
- Ontwikkeling van **hubs in schilwijken en stadsranden**.
- Betere aansluiting tussen **NS-station en de binnenstad** door middel van kwalitatief goede looproutes.
- De ambitie is om het **openbaar vervoer tot een deels collectief en deels individueel vervoerssysteem** te ontwikkelen.



VERLEIDEN & VERANDEREN

Aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding:

- Verkeersdruk in de stad verlichten door verkeersstromen naar de randen van de stad te leiden (**dakpanprincipe**).
- Bezoekers aan de binnenstad verleiden om met de fiets te komen: **fietshoofdroutes** richting de binnenstad moeten zo direct, snel en comfortabel mogelijk zijn. Ze komen idealiter diep in de binnenstad en eindigen bij **fietsparkeervoorzieningen van voldoende kwaliteit**. Er dient aandacht te zijn voor snelle en aantrekkelijke verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de historische binnenstad en de schil daaromheen.
- Automobilisten kunnen op goed bereikbare plekken aan de rand van de binnenstad voor kortere en langere tijd parkeren en via **aantrekkelijke looproutes** hun bestemming bereiken.
- Bedrijven belonen werknemers die de fiets voor het woon-werkverkeer gebruiken en gemeente zorgt voor **aantrekkelijker fietsroutes**.

Voorstel maatregelen basis-voorkeursvariant

Binnenstad & Periferie Must have



Loop/fiets route realiseren



Aantrekkelijker en comfortabeler maken van looproute



Nieuwe fietsenstalling



Uitbreiden fietsenstalling incl. fiets/voetgangerstunnel



Uitbreiden fietsenstalling en verbeteren vind-/zichtbaarheid



Verbreden fietspad



Van GOW50 naar GOW30



Mobiliteitshub



Bestaande parkeergarage ontwikkelen tot mobiliteitshub



Uitbreiden parkeerplaats



Knip voor autoverkeer



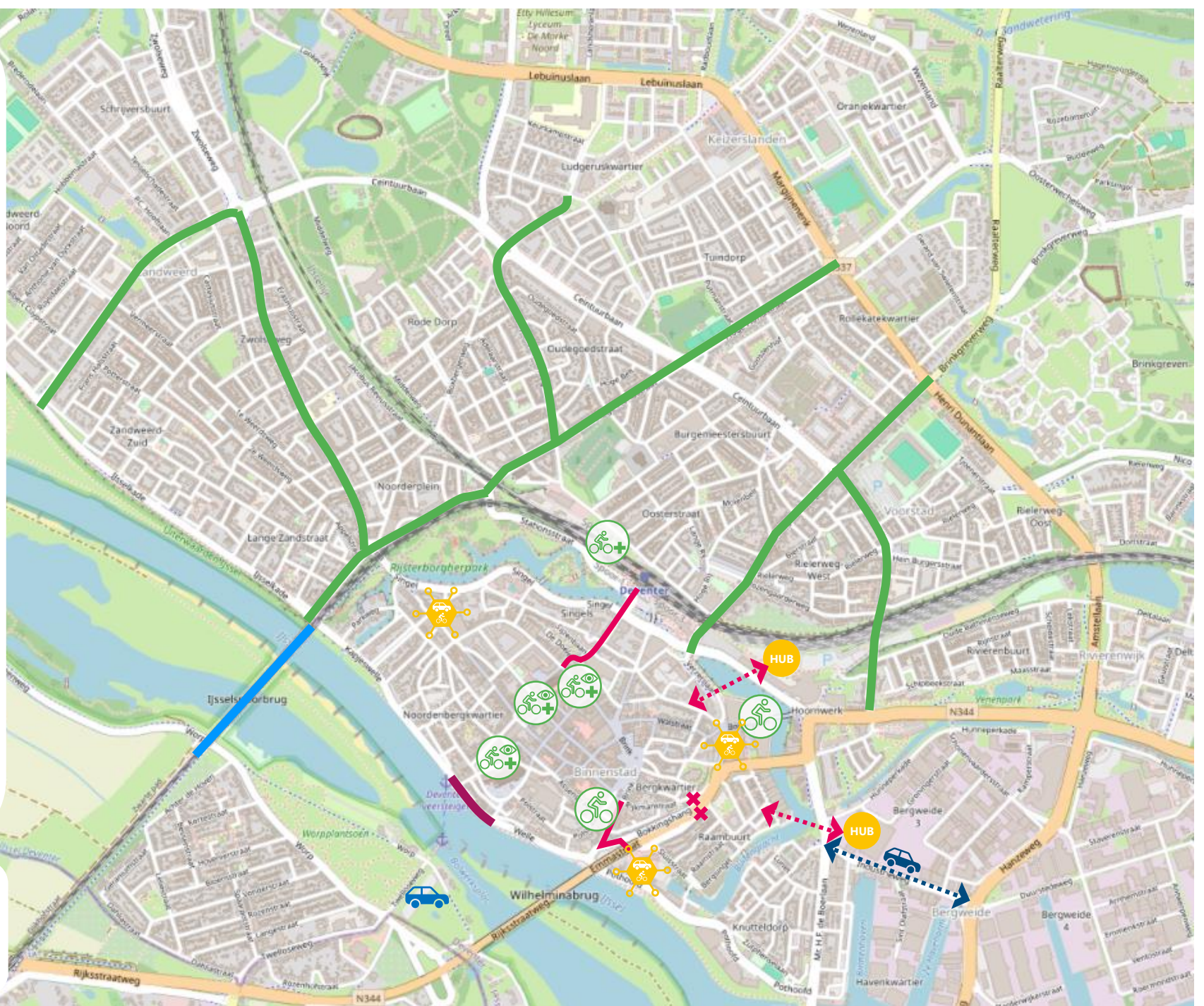
Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur i.c.m. herinrichting/stadsbalkons



Herinrichting voor (auto)verkeer



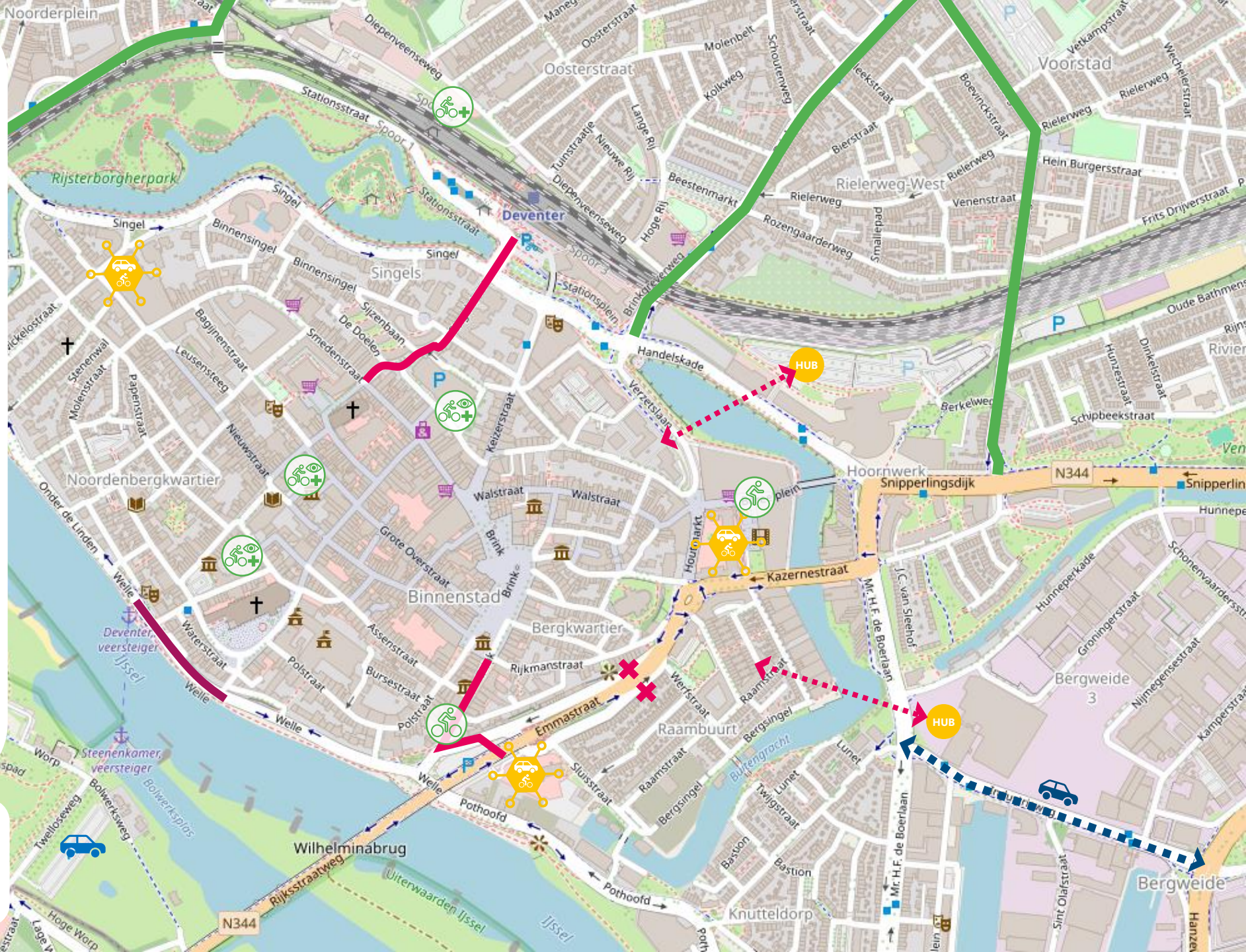
Naast de maatregelen op de kaart vallen er ook 5 onderzoeksvoorstellen onder de 'must have' acties (pagina 26)



Binnenstad & Periferie Must have (ingezoomd)

- Loop/fiets route realiseren
- Aantrekkelijker en comfortabeler maken van looproute
- Nieuwe fietsenstalling
- Uitbreiden fietsenstalling incl. fiets/voetgangerstunnel
- Uitbreiden fietsenstalling en verbeteren vind-/zichtbaarheid
- Verbreden fietspad
- Van GOW50 naar GOW30
- Mobiliteitshub
- Bestaande parkeergarage ontwikkelen tot mobiliteitshub
- Uitbreiden parkeerplaats
- Knip voor autoverkeer
- Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur i.c.m. herinrichting/stadsbalkons
- Herinrichting voor (auto)verkeer

Naast de maatregelen op de kaart vallen er ook 5 onderzoeksvoorstellen onder de 'must have' acties (pagina 26)



Toelichting 'must have' maatregelen

Net als bij de herijking van de hoofdwegenstructuur, is bij de maatregelen voor de binnenstad & periferie ook onderscheid gemaakt in 'must have' en 'nice to have' maatregelen. De 'must have' maatregelen sluiten uitstekend aan bij de ambities van Deventer voor 2030 en zorgen ervoor dat deze ambities zo effectief mogelijk worden nagestreefd. Het betreffen no-regret maatregelen.

De maatregelen voor de binnenstad & periferie bestaan echter niet alleen uit locatie specifieke maatregelen, omdat voor sommige thema's eerst meer onderzoek nodig is om tot passende maatregelen te komen. Voor een aantal thema's zijn er onderzoeksvoorstellen geformuleerd. Ook de onderzoeksvoorstellen zijn opgedeeld in de categorieën 'must have' en 'nice to have'.

Het herijken van de hoofdwegenstructuur en het opstellen van het mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is het mobiliteitsplan opgesteld vanuit duurzamere en ruimte-efficiëntere vervoersmiddelen. Hiervoor is het ontwerpprincipe STOMP omarmd.

Met name in de binnenstad zetten we de voetganger op één. We doen onderzoek naar het uitbreiden van de autoluwe binnenstad. Daarnaast dienen hoofdlooproutes zo direct mogelijk te zijn en kunnen loopverbindingen duidelijker en aantrekkelijker. Daarom doen we onderzoek naar het verbeteren van ons voetgangersnetwerk. Tegelijkertijd zijn er nu al looproutes waarvan wij zeggen dat het aantrekkelijker maken van deze routes 'no-regret'-

maatregelen zijn. De looproutes tussen station en centrum over de Singelstraat en Sijzenbaanplein en van de Brinkgarage naar het centrum zijn daarom al in het plan opgenomen. Ook haken we in dit mobiliteitsplan aan bij de maatregelen voor de hoofdwegenstructuur die betrekking hebben op de binnenstad en periferie. Dat betekent dat een gedeelte van de wegen ingericht kan worden als GOW30. De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gaat omhoog, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er ontstaat ruimte voor meer groen. Daarnaast zal het knippen voor doorgaand autoverkeer van de Bokkingshang en de Emmastraat er zonder ernstige gevolgen voor zorgen dat de intensiteit op de Welle omlaag gaat. Dit geeft de benodigde ruimte om de koppeling tussen het centrum en de IJssel te verbeteren door ook op de Welle plaatselijk terug te gaan naar 30 km/uur.

De fiets vormt een speerpunt in het mobiliteitsbeleid van Deventer. We willen dan ook faciliteren om met de fiets naar het centrum te komen. Fietsenstallingen op de juiste plek en met voldoende faciliteiten zijn essentieel hiervoor. Daarom realiseren we nieuwe fietsenstallingen waar deze missen en verhogen we de vindbaarheid en capaciteit van bestaande fietsenstallingen. Voor de juiste locaties hebben we gekeken naar waar fietsers de functies in de binnenstad en het fietsnetwerk. Daarnaast moet ook het comfort van fietspaden op orde zijn. Eén van de maatregelen die we hiervoor nemen is het verbreden van het fietspad over/naast de spoorbrug.

Vervolgens zorgen mobiliteitshubs ervoor dat centrumbezoekers niet onnodig het centrum inrijden met hun auto. De prioriteit dient hierbij te liggen bij de hubs de Kien en Roto Smeets. Om het gebruik optimaal te faciliteren dienen loop/fietsbruggen ervoor zorgen dat gebruikers van de hubs een directe verbinding met het centrum hebben. Verder willen we de bestaande parkeergarages toekomstbestendig maken en ontwikkelen tot mobiliteitshub.

Ook in de logistiek komen steeds meer mobiliteitshubs voor, met name door de intrede van zero emissie zones. Om het basisnet voor bevoorrading te borgen is onderzoek naar goederenroutes en logistieke hubs een vereiste.

Aansluitend bij het ontwikkelen van de hubs willen we op grotere schaal onderzoek doen naar de haalbaarheid van deelmobiliteit in de binnenstad en periferie. Deelmobiliteit kan worden toegepast in hubs, maar bijvoorbeeld ook worden uitgerold over de woonwijken in de periferie. Dit kan onderdeel zijn van het oplossen van de parkeerproblematiek.

Aan dezelfde problematiek zit ook het parkeerbeleid gekoppeld. Deventer heeft verouderde parkeernormen en ook het parkeerreguleringsgebied is aan herijking toe. Het vernieuwen van het parkeerbeleid is daarom een 'must have' op zeer korte termijn. Het haalbaarheidsonderzoek voor deelmobiliteit kan hier input voor zijn.

Toelichting 'must have' maatregelen



Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
<p>Loop/fietsbruggen realiseren tussen de binnenstad en nieuwe mobiliteitshubs De Kien en Roto Smeets</p>	<p>Verbinding voor voetgangers en fietsers met nieuwe hubs en binnenstad is essentieel voor optimaal functioneren hub. Loop/fietsroute dient goed aangetakt te worden op binnenstad.</p>	
<p>Het verbeteren van de looproutes van en naar het centrum. Met name op route tussen het station en centrum over Singelstraat en Sijzenbaanplein en van de Brinkgarage naar het centrum.</p>	<p>De looproute van het NS-station naar de binnenstad (en vica versa) ligt niet alleen 'vanzelfsprekend' via de Keizerstraat naar de Brink, maar ook via de brug naar de Singelstraat, waarna kwaliteit van de route voor de voetganger zeer matig (vooral nabij de Centrumgarage) is. Deze route sterk verbeteren geeft vorm aan meer ruimte voor voetganger en veraangename gebied.</p>	
<p>Realiseren van een bewaakte gratis fietsenstalling bij de Boreel / ingang Walstraat</p>	<p>Vanuit oostkant van Deventer is geen sprake van een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling. Aansluiting op snelfietsroute van/naar richting Vijfhoek/Colmschate uiterst belangrijk om fietsgebruik verder te stimuleren.</p>	
<p>Het uitbreiden en verhogen van de zichtbaarheid van de fietsenstallingen op het Lamme van Dieseplein, Op de Keizer en Botermarkt</p>	<p>Deze fietsenstallingen dienen te worden uitgebreid om toekomstige vraag goed te accommoderen. Ook de zichtbaarheid en vindbaarheid van deze fietsenstallingen laat anno 2024 te wensen over.</p>	
<p>Het uitbreiden van de fietsenstalling ten noorden van het station (inclusief voet- en fietstunnel)</p>	<p>Huidige capaciteit en comfort (noordkant) van deze fietsstalling is onvoldoende. Ook capaciteit aan de zuidkant is vaak al niet toereikend. Nieuwe voet- en fietstunnel wenselijk in kader van realisatie 4^e spoor.</p>	
<p>Nieuwe fietsenstalling Brink/Zandpoort</p>	<p>Een fietsenstalling aan de zuidkant van de Brink ontbreekt. De mogelijke stalling in de parkeergarage ligt verder van de Brink en is daardoor minder aantrekkelijk om te gebruiken. Een stalling vlakbij de Brink stimuleert het gebruik van de fiets.</p>	
<p>Verbreiding van fietspad en op- en afgangen op spoorbrug</p>	<p>Gebruik van deze fietsverbinding is fors. Huidig comfort (breedte en slechts aan één kant toegankelijk) zeer beperkt.</p>	

Toelichting 'must have' maatregelen



Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
<p>Van GOW 50 naar GOW 30 op de volgende wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brinkgeverweg - Veenweg - Hoge Hondstraat - Ossenweerdstraat - Rijsterborgherweg - Johannes van Vlotenlaan - Zwolseweg tussen Noorderplein en Ceintuurbaan 	<p>De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbeteren, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. Door waar het kan de wegen binnen het gebied tussen het Hanzetracé en de IJssel in te richten als GOW30 laat Deventer zien de voetganger en fiets op één te zetten. De wegen zijn gekozen op basis van de eerste zeef waarbij een weg scoort op 'verblijfsfunctie' en 'beschikbaar profiel' (zie ook rapport advies hoofdwegenstructuur).</p>	
<p>Mobiliteitshub Roto Smeets & De Kien</p>	<p>De prioriteit bij mobiliteitshubs moet liggen bij de hubs de Kien en Roto Smeets. Hub de Kien zorgt voor een versterking van de knoop Station Deventer en moet ruimte geven voor een groenere omgeving. Hub Roto Smeets krijgt een sterke interactie met de woonwijk Roto Smeets. Gedeeltelijk door het opvangen van de parkeerbehoefte, maar ook biedt de hub een alternatief voor autobezit in de vorm van deelmobiliteit. Doordat bewoners van de nieuwe woonwijk in de eerste periode hun mobiliteitsgedrag vormen, is het belangrijk dat de hub dan klaar is.</p>	
<p>Ontwikkelen van bestaande parkeergarages Stadspoort, Boreel en Brink tot mobiliteitshubs, bijvoorbeeld door het integreren van fietsruimte</p>	<p>Inzet om parkeergarages te transformeren in meer multimodale hubs. Biedt kansen om deelmobiliteit op logische plaatsen aan te bieden. Met name bij de parkeergarage Stadspoort liggen grote kansen. De vindbaarheid van deze garage kan worden versterkt om ervoor te zorgen dat de (huidige) overcapaciteit beter wordt benut.</p>	
<p>Capaciteit op Melksterweide uitbreiden met 80 parkeerplaatsen</p>	<p>Gratis parkeerplaats op de Melksterweide (De Worp) uitbreiden met 80 parkeerplaatsen conform coalitieakkoord (uitbreiding fase 2). Dit om de afname van (tijdelijke, toekomstige) parkeercapaciteit in de binnenstad te compenseren (denk bijv. aan de herinrichting van de Nieuwe Markt).</p>	

Toelichting 'must have' maatregelen




Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
<p>Knip voor doorgaand autoverkeer in Bokkingshang en Emmastraat ter hoogte van kruispunt met N344/Rijksstraatweg</p>	<p>Door de knip voor autoverkeer op de Bokkingshang en Emmastraat zal er minder verkeer op de Welle rijden. Hierdoor is er kans om de lokale leefbaarheid op de Bokkingshang en Emmastraat en de ruimtelijke kwaliteit van de Welle te verbeteren. De knip levert ook een verbetering in de verkeersafwikkeling op het Hanzetracé op. Aandachtspunt zijn verkeerstoenames op het Pothoofd en de Meester de Boerlaan en het voorkomen van sluipverkeer door de Raambuurt.</p>	
<p>Verbeteren van de koppeling tussen het centrum/stad en de IJssel door plaatselijk terug te gaan naar 30 km/uur op de Welle tussen voetgangersoversteek Grote Kerkhof en Mimik. Dit gedeelte anders inrichten (bv met klinkers) inclusief verkeerslicht verwijderen. Voor overstekende voetgangers nog wel zorgen voor steunpunt.</p>	<p>Door deze maatregelen wordt de verbinding tussen de stad en de IJssel versterkt. Voor 2030 is dat alleen mogelijk op het gedeelte langs de IJssel waar veel oversteekbewegingen zijn. Voor het overige gedeelte van de Welle houden we vast aan een snelheid van 50 km/uur. Randvoorwaardelijk voor de maatregel is een reductie van autoverkeer; koppeling met de vorige maatregel (afkoppelen Bokkingshang en Emmastraat) is dan ook belangrijk.</p>	
<p>Herinrichting Industrieweg voor (auto)verkeer</p>	<p>Inrichting van de Industrieweg bestuderen i.c.m. Roto Smeets. Nodig door ruimtelijke ontwikkelingen. Zorgdragen voor goede verbindingen met het Hanzetrace en binnenstad.</p>	





'Must have' onderzoeken


- Onderzoek goederenroutes en logistieke hub incl. borgen basisnet bevoorrading.
- Onderzoek voetgangersnetwerk binnenstad en periferie inclusief routing.
 - Formuleren van een beleid voor lopen, gevolgd door een actieplan voor bijvoorbeeld rechtstreekse hoofdroutes en meer aantrekkelijke loopverbindingen.
- Onderzoek haalbaarheid deelmobiliteit in binnenstad en periferie.
- Vernieuwen van gemeentelijk parkeerbeleid
 - Herijken beleidsregels parkeren en parkeernormen.
 - Met aandacht voor specifieke beleidsregels en functies van de binnenstad en periferie
 - Rekening houdend met de huidige parkeerdruk in de binnenstad en periferie.
 - Rekening houdend met de ligging en functies van de diverse parkeergelegenheden in het netwerk van Deventer.
- Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen van uitbreiding kernwinkelgebied.

Binnenstad & Periferie *Nice to have*


 Loop/fiets route realiseren

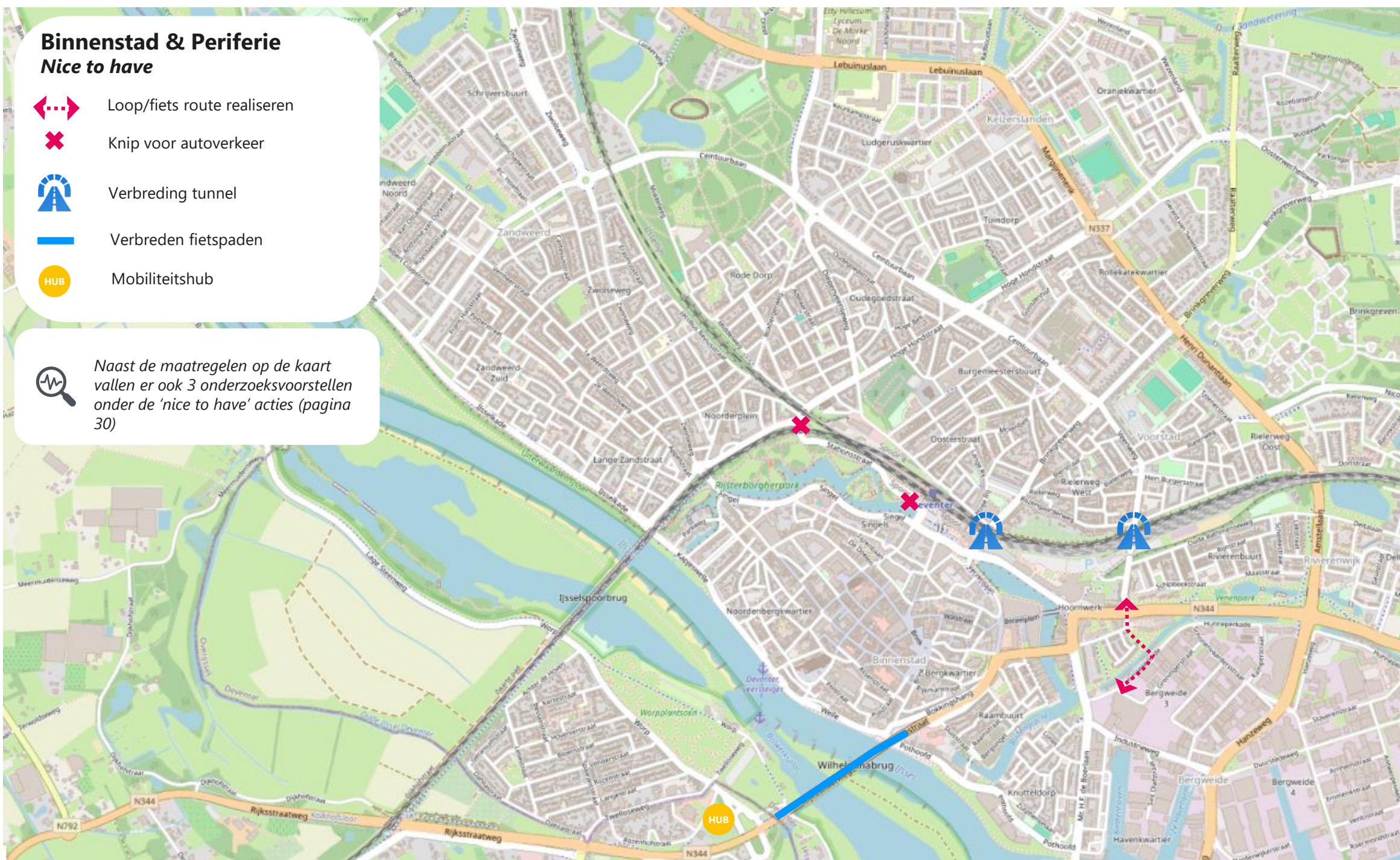
 Knip voor autoverkeer

 Verbreding tunnel

 Verbreden fietspaden

 Mobiliteitshub

 Naast de maatregelen op de kaart vallen er ook 3 onderzoeksvoorstellen onder de 'nice to have' acties (pagina 30)



Toelichting Nice to have maatregelen

De 'nice to have' maatregelen sluiten ook goed aan bij de ambities van Deventer voor 2030, maar zijn minder effectief dan de must have-maatregelen. Hierdoor hebben ze een lagere prioriteit dan de must have-maatregelen. Ook de nice to have maatregelen zijn no-regret maatregelen.

Voor een optimaal gebruik van de hub Roto Smeets, moet de hub in alle richtingen te bereiken zijn. Na uitvoering van de 'must have' maatregelen ontbreekt de verbinding van en naar het noorden nog. Het realiseren van een loop/fietsroute die de hub verbindt met de snelfietsroute Snipperlingsdijk zou een goede toevoeging zijn.

Een andere maatregel die ervoor zorgt dat het STOMP-principe verder uit wordt gedragen is het knippen van de Stationsstraat voor autoverkeer. Hierdoor kan de weg beter worden verbonden met het Rijsterborgherpark en kan er meer ruimte worden gegeven aan langzaam verkeer en openbaar vervoer. In combinatie met de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor levert dit verbeterde kwaliteit op voor de fietser en voetganger. Ook zorgt het knippen van de Stationsstraat voor autoverkeer voor een betere verkeersafwikkeling op het kruispunt

Singel – Singelstraat. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de centrumgarage.

Het verbreden van de fietspaden op de spoorbrug zien wij als 'must have' maatregel. Maar de fietsvoorzieningen op de andere brug over de IJssel, de Wilhelminabrug, kan ook verbeteren. Door deze fietspaden te verbreden wordt een impuls gegeven aan de fietskwaliteit tussen beide IJssel oevers.

Om fietsgebruik verder te stimuleren zouden we graag twee spoortunnels verbreden. Het comfort van deze twee onderdoorgangen is voor de voetganger en de fietser (zeer) matig. Wanneer ProRail werkzaamheden uitvoert moeten we dit zien als een koppelkans en ervoor zorgen dat de tunnels breed genoeg zijn om voldoende comfort te geven aan langzaam verkeer.

Verder zijn in het verleden centrumstraten als de Nieuwstraat toegankelijk gemaakt voor de fietser. Binnen het netwerk zou het logisch zijn om de Engestraat ook (op bepaalde momenten) toegankelijk te maken voor fietsers. Of dit ook wenselijk is voor ondernemers, bewoners en gebruikers van de Engestraat zou verder moeten worden








onderzocht. Bijvoorbeeld door de voetgangersstromen in kaart te brengen en ondernemers en bewoners van de Nieuwstraat te vragen naar hun ervaring met de fietsers.

Na het realiseren van de mobiliteitshubs de Kien en Roto Smeets zou het aanleggen van een hub bij de Hoven ook goed passen bij de ambities van Deventer voor 2030. Deze hub zorgt ervoor dat (auto)stromen verder af kunnen worden gevangen aan rand van Deventer. Hierdoor worden autoritten naar de binnenstad voorkomen. In combinatie met de hub zou onderzoek naar de haalbaarheid een pendelbus tussen station Deventer goed passen bij de ambities. Dit onderzoek kan verder worden uitgebreid naar een haalbaarheidsonderzoek van het uitrollen van collectief vervoer op stadsbrede schaal.

Tenslotte liggen er kansen om duurzame mobiliteit beter te faciliteren rond evenementen. In de huidige situatie is het onduidelijk wie wel of geen toegang heeft tot delen van de binnenstad en periferie tijdens de evenementen. Daarom doen we onderzoek naar het opstellen van spelregels (mobiliteit) voor initiatiefnemers en omwonenden bij evenementen.

Toelichting 'nice to have' maatregelen






Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
Nieuwe loop/fiets route realiseren tussen de hub Roto Smeets en de snelfietsroute Snipperlingsdijk	Nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers om de verbinding tussen de hub en het noorden van Deventer te verbeteren.	 
Knip Stationsstraat voor autoverkeer	Een knip voor autoverkeer levert een verbetering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Singel- Station – Singelstraat op. Ook zorgt het voor een veraangenaming van de Stationsstraat. Er komt meer ruimte voor de voetganger en fietser en de weg kan worden verbonden met het Rijsterborgherpark. De weg moet wel geschikt blijven voor langzaam verkeer en de bus in twee richtingen.	 
Verbreding van fietspaden op Wilhelminabrug	Gebruik van deze fietsrelatie is groot. Er liggen kansen om comfort voor fietsers te verbeteren. De fietspaden zijn breder dan de fietspaden op de spoorbrug, daarom heeft deze maatregel minder prioriteit en valt onder 'nice to have'.	
Verbreding van spoortunnel Brinkgreverweg en Veenweg	Comfort van deze twee onderdoorgangen is voor de voetganger en de fietser (zeer) matig. Afstemming met ProRail noodzakelijk.	
Mobiliteitshub De Hoven	Hub zorgt voor verder 'afvangen' van (auto)stromen aan rand van Deventer. Ook multimodaliteit van deze hub zorgt voor verdere versterking van actieve mobiliteit.	

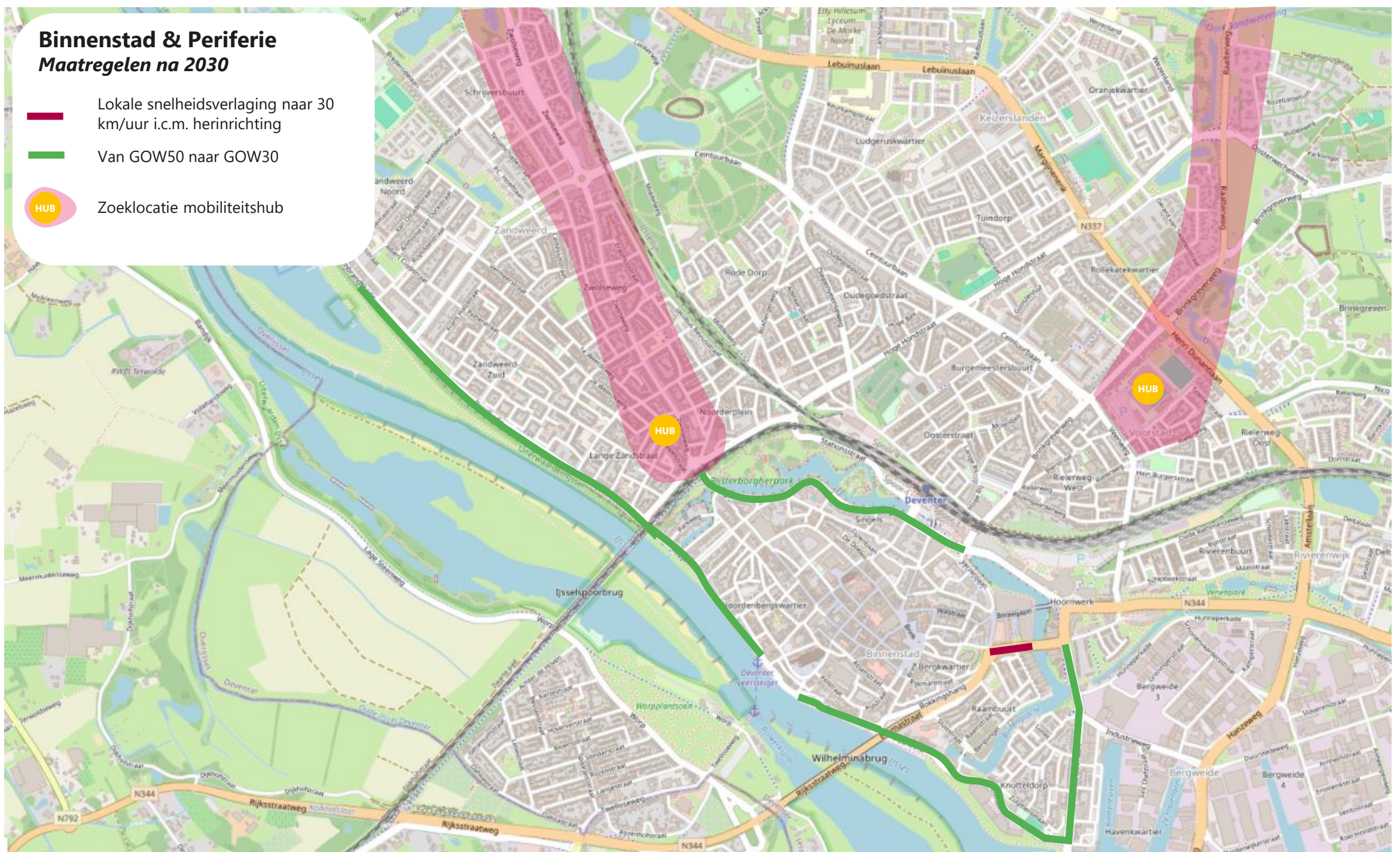


'Nice to have' onderzoeken

- Onderzoek haalbaarheid collectief vervoer: pendel station – pont, de hoven i.c.m hub.
- Onderzoek mogelijkheid toegankelijkheid fietsen in Engestraat.
- Opstellen van spelregels (mobiliteit) voor initiatiefnemers en omwonenden bij evenementen.









Binnenstad & Periferie Maatregelen na 2030

-  Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur i.c.m. herinrichting
-  Van GOW50 naar GOW30
-  HUB Zoeklocatie mobiliteitshub



Toelichting maatregelen na 2030



Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
Verlagen snelheid bij Boreel	Principe is goed want sluit aan bij veraangenamen van gebied rond het Boreel / Raambuurt. Echter effectiviteit van deze maatregel is wat onduidelijk.	 
GOW30 op overige wegen uit het eindbeeld GOW30 (zie rapport advies HWS)	De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gaat omhoog, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. Uiteindelijk is het eindbeeld om op enkele hoofdwegen na binnen de hele bebouwde kom naar GOW30 over te gaan. Op de wegen die op de kaart staan voor 'mogelijke maatregelen na 2030' is dit echter niet eenvoudig. Er is op dit moment geen aanleiding in de omgeving om terug te gaan naar 30 km/h en/of er is voldoende ruimte om de weg als een volwaardige GOW50 in te richten, waardoor ook dat een optie is. Dit betekent ook dat het grootste gedeelte van de maatregelen uit de visie voor het Ijsselfront pas na 2030 kunnen worden gerealiseerd.	  
Mobiliteitshub rond stadion Go Ahead Eagles en Noorderplein	Door het realiseren van mobiliteitshubs wordt het aantal autoritten verminderd. Er wordt nog over geschikte locaties nagedacht. Voorbeeldlocaties zijn hubs bij het Noorderplein en bij het stadion van Go Ahead Eagles. Ook kan worden gekeken naar een hub bij de komgrenzen van Deventer. Deze maatregelen zijn pas na 2030 noodzakelijk. Hubs vragen namelijk ook aanvullende maatregelen om het gebruik ervan te stimuleren. Dit vraagt uitwerking waardoor maatregel niet voor 2030 haalbaar is.	  

Niet meegenomen maatregelen

Maatregel/problemen	Argumentatie om de maatregel niet te adviseren
Het tegengaan van showrijders door de binnenstad	De mogelijkheden om showrijders te verbieden om de binnenstad in te rijden zijn beperkt. De mogelijke oplossingen staan niet in verhouding tot het probleem. Het instellen van bijvoorbeeld een autovrije zone (met ontheffingen voor ritten met een bestemming in de binnenstad) vinden wij bijvoorbeeld een te zware maatregel voor dit probleem.
Geluidsoverlast (van motoren) op de Wilhelminabrug	Ook voor dit probleem geldt dat de mogelijke maatregelen beperkt zijn. Mogelijke maatregelen, zoals een verbod op motoren, staan niet in verhouding tot het oplossen van het probleem.
Vergroten van het binnenstadsmilieu bij Roto Smeets en het Havenkwartier (Centrumschil)	De kenmerken van dit gebied sluiten (ook na herontwikkeling) niet aan bij de kenmerken van het centrum. Het creëren van een ander milieu zou kunnen, maar het vergroten van het binnenstadsmilieu naar deze locaties is niet passend op deze locatie.
Onderhoud fietspaden op orde houden	Onderhoud is geen maatregel voor in een mobiliteitsplan.
Optimaliseren verkeerslichten Rijksweg – Emmastraat, Pothoofd – De Boerlaan, combi Snipperlingsdijk – Handelskade	Door de knip voor doorgaand autoverkeer in de Bokkingshang en Emmastraat wordt de doorstroming van het verkeer rond de binnenstad dusdanig bevorderd. Optimaliseren van de verkeerslichten is dan ook niet meer aan de orde.
Beter zicht op gebruik, kansen benutten door betere beschikbaarheid van data	Dit vinden wij geen maatregel voor in een mobiliteitsplan. Het is een middel/instrument.
Participatie bij uitwerking	Creëren van draagvlak is belangrijk, maar is geen aparte maatregel voor in het mobiliteitsplan.
Doorstroming en snelheid routes radialen naar grote parkeeropties borgen	Dit is geen directe maatregel, maar een ambitie. Deze ambitie is ook meegenomen in het advies door te stellen dat alle locaties bereikbaar moeten blijven voor alle modaliteiten.

Bijlage A: Definities

Definities

Op deze pagina zijn de gebruikte definities in dit rapport toegelicht.

5 V's: De gebruikte vertaalslag van de ambities van Deventer naar mobiliteitsmaatregelen (verdichten, verbinden, veraangename, verknopen en verleiden/veranderen)

GOW50: Een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De opbouw van de wegvakken zijn gericht op doorstroming, alleen op de kruispunten vindt uitwisseling plaats. Zo zijn er bijvoorbeeld geen erfaansluitingen en is er een scheiding van verkeerssoorten.

GOW30: Een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. In de praktijk blijkt dat er ook wegen zijn die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen. Ook is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig met 50 km/u in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Voor dit soort wegen is de GOW30 een mogelijke optie. Bij een GOW30 vindt meer menging van verkeerssoorten plaats. Er is meer ruimte voor langzaam verkeer en het toevoegen van groen. Daarom is het een echte STOMP-(zie definitie STOMP)maatregel.

Intensiteit: De intensiteit verwijst naar het aantal motorvoertuigen dat een bepaald wegsegment passeert binnen een bepaalde tijdsperiode, meestal uitgedrukt in motorvoertuigen per uur of per etmaal.

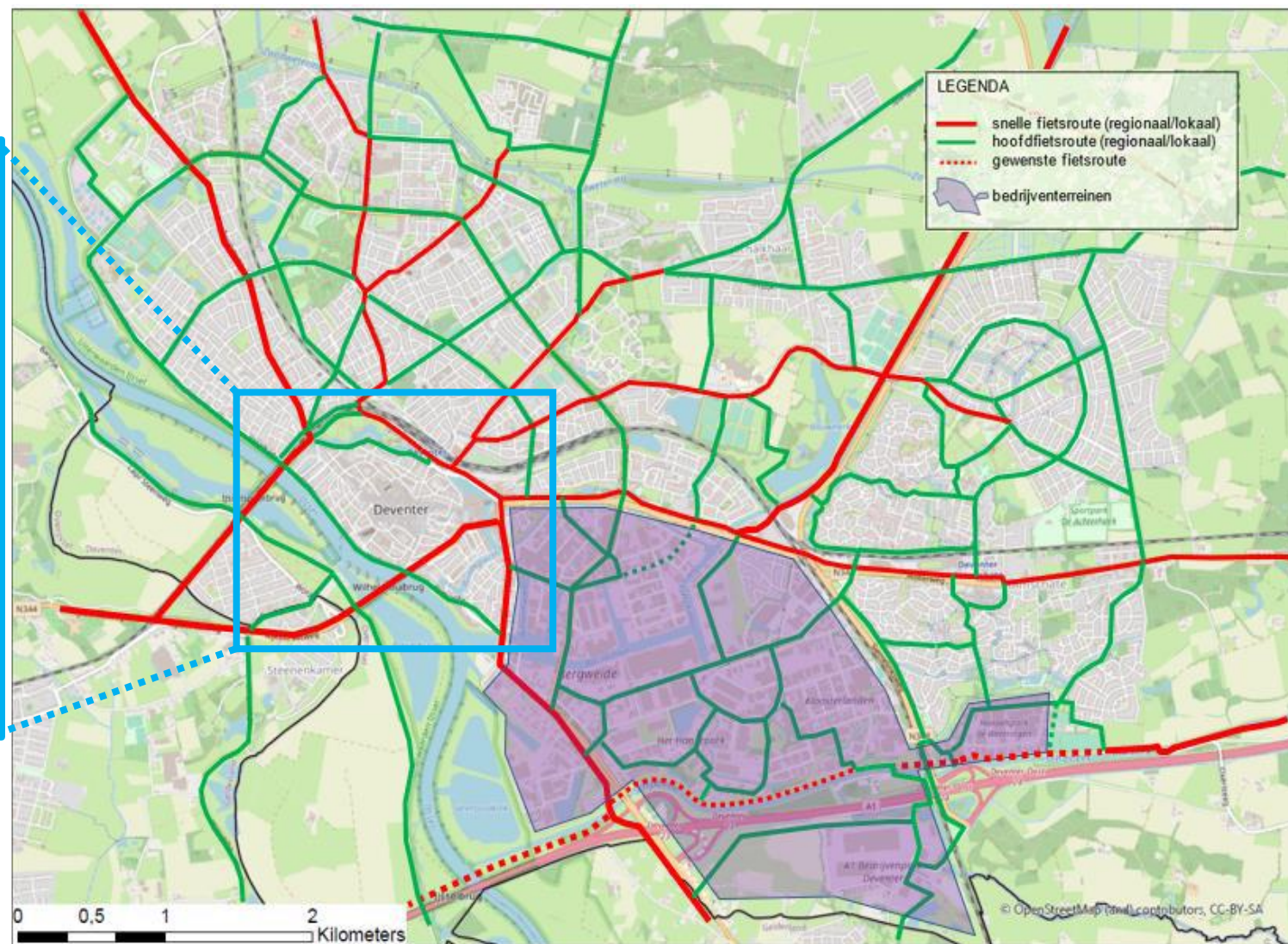
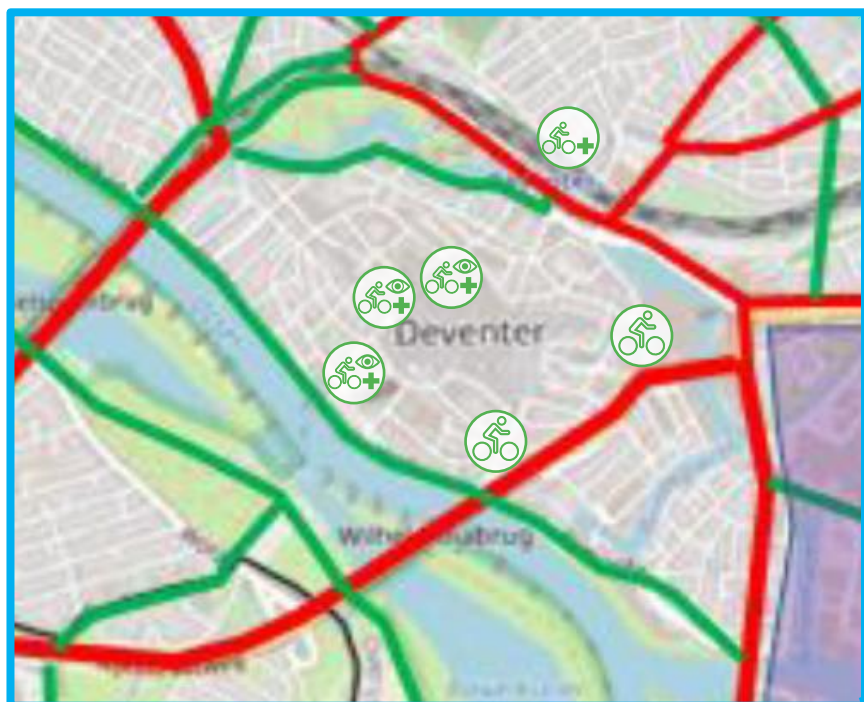
Knip: Een knip verwijst naar een ingreep waarbij een doorgaande weg voor autoverkeer wordt afgesloten, bijvoorbeeld om de leefbaarheid en veiligheid te verhogen.

STOMP: STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto. Het is een methode om bij de inrichting van wegen en wijken prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers, gevolgd door openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten zoals deelauto's, en pas daarna aan de privé auto.

Verdichten: Verdichten betekent het verhogen van de bebouwingsdichtheid in een bepaald gebied.

Bijlage B: Fietsenstallingen in fietsnetwerk

Ligging van maatregelen fietsenstallingen in fietsnetwerk Deventer



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Mobiliteitsplan binnenstad en periferie - Analyse

Eindconcept na College



08 februari 2024

Inhoud

1. Proces	2
2. Ambities en doelstellingen	5
3. Waar staan we	6
4. Analyse	9
5. Conclusies	26
6. Doorkijk volgende fasen.....	28
7. Bijlagen	31

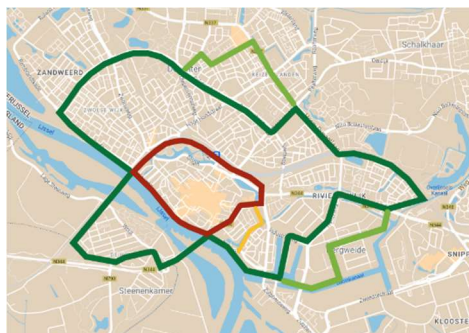


1. Proces

In dit hoofdstuk beschrijven we waarom en hoe de behoefte aan deze analyse is ontstaan. Speciale aandacht wordt gegeven aan de relatie met de hoofdwegenstructuur. Tenslotte wordt de opzet van het document nader uitgelegd.

Bestuurlijke aanleiding en context

Om een mobiliteitsplan binnenstad en periferie is gevraagd tijdens de behandeling van de 'nulnorm problematiek' op 10 november 2021. Het amendement is als bijlage 1 bijgevoegd. Met de 'periferie' worden de wijken rondom het centrum bedoeld. In de jaren daarna is het verzoek herhaald in andere kaders, onder meer door de ondernemersvereniging van de binnenstad (SDBM). In de figuur rechts zijn de contouren van de binnenstad (in rood) en de periferie (in groen) getekend. Soms wordt een keuze gemaakt:

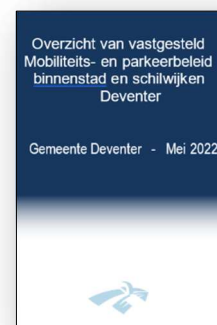


- De Raambuurt ken zowel binnenstads- als periferie-vraagstukken (de oranje contour)
- In het westelijk havengebied en het zuidelijk deel van Keizerslanden is niet bij ieder vraagstuk betrokken (de lichtgroene contouren)

Overzicht bestaand beleid

De basis voor het beleid ten aanzien van de binnenstad en periferie is gelegd in het 'bericht aan de stad' vanuit het bereikbaarheidsconclaf van 2011. In latere documenten is gekozen voor een meer integraal beeld. Zo is de mobiliteitsproblematiek onderdeel van de 'omgevingsvisie' van 2019. Op uitvoerend vlak vormt de 'Agenda Binnenstad Deventer 2.0' het kader: Mobiliteit en bereikbaarheid is de 3^e strategische pijler van dat document.

In mei 2022 heeft de raad in dit kader de beschikking gekregen over het 'Overzicht van vastgesteld Mobiliteits- en parkeerbeleid binnenstad en schilwijken' van Deventer. Daarin worden de bovenstaande documenten samengevat en wordt ingegaan op de rol van de raad bij de verschillende uitwerkingsstappen en de invloed die zij hierop kan uitoefenen. Ten behoeve van het huidige mobiliteitsplan zijn diverse figuren en tabellen uit dit document in overleg met de relevante stakeholders geactualiseerd.



Relatie met herijking hoofdwegenstructuur

Tegelijkertijd met het Mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is door de raad gevraagd om een herijking van de hoofdwegenstructuur. In het bestuursakkoord 2022 – 2026 wordt deze benoemd. Het mobiliteitsplan en de herijking van de hoofdwegenstructuur zijn twee aparte producten, maar worden in samenhang ontwikkeld. Belangrijke onderdelen voor beide documenten zijn:

- Verminderen van niet-noodzakelijk autoverkeer, zodat voetgangers, fietsers en het OV meer ruimte krijgen. Dit met aandacht voor diegenen die minder goed ter been zijn en in goede samenspraak met de bewoners.
- Integraal verbeteren van de fietsvoorzieningen en stimuleren van het fietsgebruik. Dit gaat van fietsnormen bij ontwikkelingen via betere (snel)fietsroutes tot kwalitatief betere stallingen.
- Kijken naar betere verkeersafwikkeling via de N348 en het Hanzetracé. Dit in nauw overleg met de Provincie. De problematiek bij de Van Oldenielstraat komt aan bod.

De herijking van de hoofdwegenstructuur gaat primair over weginfrastructuur, maar waar nodig wordt de relatie met fiets, bus en trein gelegd. Er is aandacht voor afwikkeling van personen- en vrachtverkeer, met name de bevoorrading van de binnenstad.

Het mobiliteitsplan is een uitwerking en detaillering van de herijking van de hoofdwegenstructuur. Het is een *uitwerking*, omdat keuzes ten aanzien van de hoofdwegenstructuur richting geven aan de wijze waarop het verkeer in de binnenstad en periferie afgewikkeld zal worden. Het is een *detaillering*, omdat het detailniveau groter en hierin alle modaliteiten (tot en met wandelen) gelijkwaardig worden aangesproken.

Het mobiliteitsplan bevat een verdieping van de functie van de centrumwegen en de parkeerproblematiek, waarbij zowel naar gebruikers als naar het ontstaan van effecten voor omwonenden wordt gekeken. Aangesloten wordt op de beleidsdoelstellingen voor sociale en economische bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en (verkeers-)veiligheid.

Inhoudelijke aanleidingen

Sinds het verschijnen van het 'bericht aan de stad' in 2011 zijn veel zaken veranderd. Op hoofdlijnen zijn de volgende ontwikkelingen aanleiding voor een nieuw mobiliteitsplan.

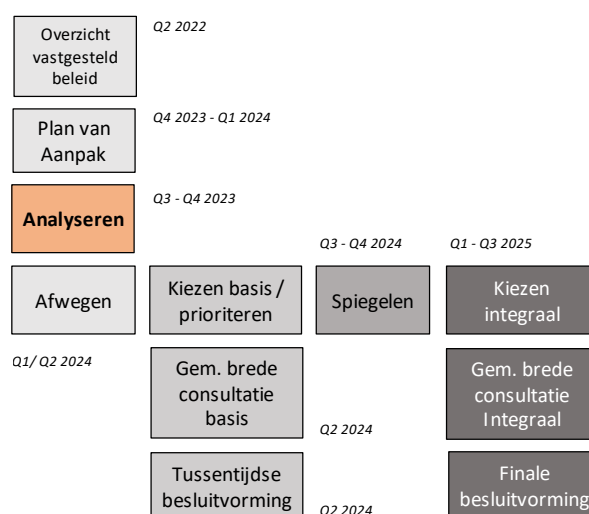
- Sinds 2011 zijn een groot aantal projecten uitgevoerd. De mobiliteitsstructuur is hierdoor veranderd. In sommige gevallen is ook van veranderingen afgezien.
- Er zijn veel nieuwe, vaak technische ontwikkelingen geweest. Digitalisering en de smartphone hebben ons reisgedrag fundamenteel veranderd. Tijd- en plaats onafhankelijk werken heeft – ook mede door de pandemie - een grote vlucht genomen. Diverse vormen van deelmobiliteit hebben hun intrede gedaan, waardoor meer keuzes in verplaatsingen zijn ontstaan.
- De druk op het mobiliteitssysteem is groter geworden. Het weggebruik is toegenomen. Op parkeergebied is een toename zichtbaar van de parkeerdruk, zowel in gereguleerde gebieden als langs de randen daarvan in de periferie.
- In vakliteratuur en in andere steden en landen worden nieuwe ontwikkelingen bedacht en toegepast. Door het ontwikkelen van knooppunten kan de 'reisketen' beter worden. In de praktijk betekent dit het toevoegen en verbeteren van P+R locaties en aanleg van 'mobiliteitshubs'.
- De mogelijkheden van data-analyses zijn toegenomen. Het provinciaal verkeersmodel (RVMO) maakt actuele en diepgaande berekeningen van de ontwikkeling van verkeersstromen in de huidige en toekomstige situatie mogelijk. Waar nodig kan het openbaar beschikbare Tomtom Analytics benut worden om resultaten van het provinciaal model aan te spiegelen.

Wijze van opstellen

Op 19 juli 2023 is een plan van aanpak voor de herijking van de hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie vastgesteld. Het huidige document en de kaartweergave beschrijft de analysefase. In latere fasen volgen de overige producten. Omwille van de tijd wordt eerst gewerkt aan basisvarianten van de herijking en het mobiliteitsplan. Daarna volg de detaillering. Samen zullen zij het eindproduct van het mobiliteitsplan vormen. Het schema rechtsonder geeft de volgorde van de (tussen)producten aan.

Cruciaal bij het opstellen is het verkrijgen van een door alle betrokkenen gedragen beeld. In het plan van aanpak wordt inzet vanuit een interne projectgroep en een externe focusgroep benoemd, waarin een aantal belangengroepen binnen de gemeente plaatsnemen. Het betreft gebiedsvertegenwoordigers, maar ook sectorale belangenverenigingen.

Conceptversies van dit document zijn met deze groepen besproken. Veel van hen hebben ook schriftelijk gereageerd.



Leeswijzer

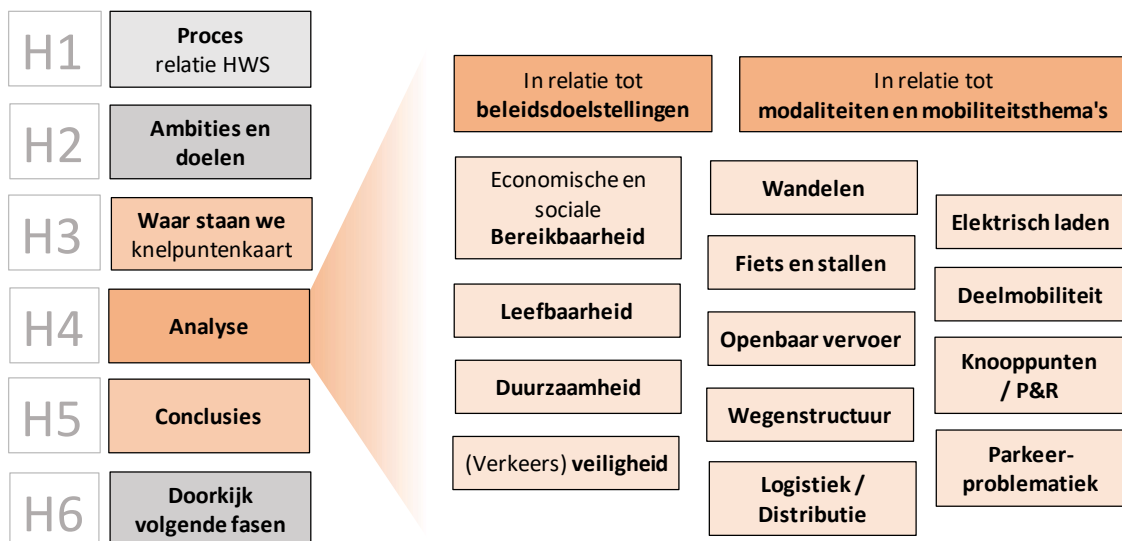
Dit document bevat de volgende opbouw van hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk geeft de aanleiding voor het huidige document en beschrijft de relatie met de herijking van de hoofdwegenstructuur. Het tweede hoofdstuk geeft de ambities en doelen voor de binnenstad en periferie weer. Het derde hoofdstuk geeft een overzicht van de huidige situatie, waarbij zowel trends worden gesignaleerd als een kaart met huidige knelpunten wordt getoond.

Hoofdstuk vier bevat de inhoudelijke analyse. Deze is in twee hoofdstukken verdeeld. Eerst wordt het mobiliteitsbeeld in relatie tot de beleidsdoelstellingen weergegeven. Daarna worden de aspecten behandeld die aansluiten bij de diverse individuele modaliteiten en de verschillende beleidsthema's. In het schema hieronder worden deze benoemd. De weergave van het resultaat van elk van deze onderdelen verloopt volgend een vast patroon:

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Algemeen beeld en insteek | Welke uitgangspunten zijn er, wat is het gangbare beeld |
| <input type="radio"/> Beschikbare gegevens | Welke data wordt benut voor meer inzicht |
| <input checked="" type="radio"/> Interpretatie van gegevens | Welke beelden / trends halen we uit deze gegevens |
| <input checked="" type="radio"/> Input voor het mobiliteitsplan | Wat nemen we mee richting de afweging |

De vorm van de bullits weerspiegelt de trechtering van beschikbare data tot de essentie die naar de komende afwegingsfase wordt meegenomen.

Na de analyse in hoofdstuk drie worden conclusies getrokken in hoofdstuk vijf, en geeft hoofdstuk zes een overzicht van zaken die tijdens de huidige fase duidelijk zijn geworden, maar die pas in volgende fasen relevant zijn.



Hoewel dit zoveel mogelijk is vermeden, kan soms niet worden ontkomen aan technisch en vakmatig taalgebruik. In bijlage 2 is hiervoor ook een lijst van verklaringen voor de gangbare mobiliteitsuitdrukkingen opgenomen. Een overzicht van de belangrijkste bronnen is te vinden in de laatste bijlage (4).

2. Ambities en doelstellingen

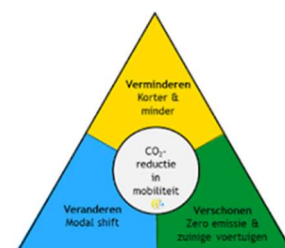
In het overzicht van vastgesteld beleid van mei 2022 worden de ambities en doelen samengevat in twee ambities en vier doelstellingen:

Ambities
1 Duurzaam verplaatsen
2 Gastvrij parkeren

Doelstellingen
1 Optimale ruimtelijke inrichting
2 Slimme mobiliteitstransitie
3 Toepassen Innovatieve techniek
4 De basis op orde

Dit schema vormt het uitgangspunt voor de uitwerking van het mobiliteitsplan. Daarbij wordt uitgegaan van een aantal basisinsteken en uitwerkingsprincipes die als volgt worden omschreven.

- Centraal staat de kwaliteitsimpuls op Deventer schaal: Verhogen van verblijfskwaliteit met behoud en liefst toename van de (economische) kracht van de binnenstad. De binnenstad en haar mobiliteit zal zich voortdurend moeten aanpassen aan de veranderende wensen en kansen.
- Streven naar minimaliseren van schadelijke uitstoot van verplaatsingen. Insteek is liefst verminderen door goede ruimtelijke ordening, anders verduurzamen door aanbod van alternatieven, en anders verkeersbewegingen zoveel mogelijk uitstootvrij maken door bijvoorbeeld elektrisch rijden te faciliteren. Deze insteek staat bekend onder de naam trias energetica.
- Verandering in de balans tussen de rol van de eigen auto en alternatieve verplaatsingsvormen. De insteek hiervan volgt het STOMP principe: Bij ontwikkelingen wordt eerst gedacht aan wandelen en fietsen. In de binnenstad en periferie zijn dit meer dan 50% van de verplaatsingen. De eigen auto wordt daarna aangesproken. In de binnenstad en periferie van Deventer spelen de O en M (respectievelijk Openbaar vervoer en Mobility as a Service) nu een minder prominente rol. Ten aanzien van OV is een nieuwe blik hierop gewenst, bijvoorbeeld ook dankzij de mogelijkheden die deelmobiliteit aan het aanbod toevoegen.
- Meer focus op de integrale verplaatsingen van A naar B in plaats van de losse onderdelen hiervan. Doel is gericht zwakste schakels weg te nemen en zo het gebruikskans te verbeteren. Voordeel bij de fiets is verbeteren van parkeernormen via betere kwaliteit van routes tot hoogwaardige stallingen voor met name fiets op bestemmingen.
- Verandering in de rol van het autoparkeren. Het zo dicht mogelijk kunnen parkeren voor de eigen deur is niet meer vanzelfsprekend, maar deel van een bewuste afweging van het ruimtegebruik en de prijs die deze voorziening met zich meebrengt. Voorwaarde hierbij is het zichtbaar maken waar alternatieven op afstand mogelijk zijn en gerealiseerd kunnen worden.
- Het inspelen op innovaties voor verbetering en verbinding van netwerken. Dit gaat van nieuwe beleidsconcepten zoals de knooppuntenaanpak en MaaS tot faciliteren van openbare voorzieningen voor elektrisch laden van voertuigen. Ook introduceren van nieuwe vormen van (deel)mobiliteit en realtime informatie om verkeer en parkeren te sturen zijn hier deel van.
- Integreren van nieuwe en aanvullende inzichten in het mobiliteitsplan. Voorbeelden zijn optimale afstemming tussen hoofdwegenstructuur en centrumzone, inpassen van de gebiedsgerichte ontwikkelingen en een volwaardige positie voor de problematiek van de periferie (waaronder mogelijke parkeeroverlast vanuit de binnenstad en knellende historische vormgeving) en voor de problematiek van logistieke stromen en bevoorrading.



3. Waar staan we

In tien jaar zijn veel zaken veranderd. In dit hoofdstuk staat een overzicht op hoofdlijnen van de verschillende ontwikkelingen. Gekeken wordt naar wat bereikt is en wat nadere aandacht nodig heeft. Vervolgens worden de actuele trends opgesomd. Daarna wordt ingegaan op de knelpunten en wensen zoals die door de leden van de project- en focusgroep zijn benoemd.

In dit hoofdstuk beschrijven we wat ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan is uitgevoerd, maar ook welke maatregelen in de tijd tegen problemen zijn opgelopen. Voor de laatste wordt aangegeven hoe we hier anno nu mee om willen gaan. Daarna wordt ingegaan op de diverse trends die we voor de komende jaren signaleren. Het gaat om integrale ontwikkelingen en om specifieke mobiliteitstrends.

Successen en aandachtspunten

Op hoofdlijnen kunnen de volgende voorbeelden benoemd worden van zaken die bereikt zijn, maar ook van zaken die nog nadere aandacht vragen.

Wat hebben we bereikt ?	<p>Het dakpanprincipe is in de praktijk gebracht. De capaciteit en de doorstroming van wegen rond de binnenstad is vergroot, terwijl de wegen door en langs de binnenstad meer op langzaam- en bestemmingsverkeer zijn gericht.</p> <p>De parkeersector is gedigitaliseerd. Hierdoor is het gebruik eenvoudiger geworden (Bijna alles kan via een app geregeld worden) en is betere benutting en handhaving mogelijk doordat gegevens realtime beschikbaar zijn.</p> <p>Alternatieven zijn verbeterd, zoals de fietsenstalling bij NS en de regionale (snel)fietsroutes en introductie van deelscooters en deelauto's. Er zijn elektrische laadvoorzieningen op straat en in garages.</p>	Wat vraagt nadere aandacht ?	<p>Het autobezit en -gebruik neemt nog steeds toe. De druk op de verkeersnetwerken blijft groot, met name in de spitsen en bij werkzaamheden.</p> <p>Het openbaar vervoer staat onder druk. Met name het aanbod van lokale busverbindingen en de basisvoorziening (OV op maat) bevindt zich in een neerwaartse spiraal.</p> <p>Er is (te) weinig aandacht voor de positie van de buurten en wijken rondom het centrum in parkeervraagstukken.</p> <p>Omwonenden en ondernemers zijn ontevreden over de wijze waarop met hun belangen wordt omgegaan bij wegaanpassingen en woningbouwopgaven.</p>
--------------------------------	---	-------------------------------------	---

Relevante trends

Mobiliteit is een middel, geen doel op zich. De manier waarop met mobiliteit wordt omgegaan is afhankelijk van algemene trends in de maatschappij, de input van deskundigen en ontwikkelingen vanuit de industrie. Voor het mobiliteitsplan zijn de volgende trends van belang.

Wat zijn algemene trends ?	<p>Demografisch - Het aantal personen per huishouden neemt af, men woon vaker zelfstandig. Tegelijkertijd stangeert het aanbod voor starters, waardoor kinderen langer thuis blijven wonen.</p> <p>Ruimtelijk - De stad raakt steeds voller. Wegen en parkeervoorzieningen worden steeds vaker gebruikt. Het vinden van nieuwe parkeerruimte is moeilijk en kostbaar. Bij nieuwe projecten is het moeilijk de parkeerbalans sluitend te krijgen en zo kans op parkeren in de omgeving te voorkomen.</p>	Wat zijn trends binnen mobiliteit ?	<p>Omslag naar emissievrije voertuigen, voor personenvoertuigen en bezorgend verkeer (dat toeneemt door internetverkoop).</p> <p>Fiets wordt een steeds volwaardiger alternatief voor woon-werkverkeer (E-bikes, maar ook betere werkgeversvoorzieningen).</p> <p>Digitalisering maakt realtime sturen van verkeer mogelijk, zowel zichtbaar (informatieborden) als sturend (slimme verkeerslichten). Hierdoor kunnen wegen en parkeerruimtes beter worden benut.</p>
-----------------------------------	---	--	---

Extern beeld van knelpunten

Aan de leden van de projectgroep en de focusgroep is met behulp van een mentimeter gevraagd de huidige knelpunten zichtbaar te maken. In eerste instantie reageerden velen hierop door per onderdeel knelpunten te benoemen. Deze zijn ingedeeld naar knelpunten voor de verschillende modaliteiten (a) en de verschillende beleidsdoelstellingen (b). Duidelijk is dat deze reacties een grote variatie aan schaal en diepte vertonen, maar wel een goede indruk van de aspecten liggen die het meest bij de belangengroepen en gebiedsvertegenwoordigers leven.

a. Benoemde knelpunten en wensen in relatie tot de verschillende modaliteiten

Knelpunten		Wensen	
Auto en parkeren	Te weinig opties parkeren op afstand Overlast van geluid, uitstoot, trillingen en 'showverkeer' Verkeersonveilige 30 km/uur wegen, vooral scholen Overlast geparkeerde auto's (aantal en kwaliteit)	Auto en parkeren	Doorgaand verkeer minder door of langs de binnenstad Directe verbindingen van A naar B inclusief parkeeropties Alternatieve met lagere parkeerprijs om te verleiden Auto te gast, veiliger schoolomgevingen. Parkeren buiten de stad (met pendelvoorzieningen).
Fiets	Te weinig stalling voor bezoekers en bewoners Gevaar van snelheidsverschillen op het fietspad Foutgeparkeerde fietsen, vooral in winkelstraten	Fiets	Fietsers vaker in de voorrang of ongelijkvloers kruisen Meer deelfietsen, witte fietsenplan Routes vergoeden en verkoelen Veiliger situatie Gibsonstraat, Welle en Singel
Openbaar Vervoer	Geen OV optie voor in de binnenstad Alternatieven ontbreken bij overstap vanuit auto Pendelbus centrum op piekmomenten ontbreekt	Openbaar Vervoer	Betaalbaar houden en op pantoffelafstand Inzet op nieuwe vormen: Tuktuk, taxifiets, deelmobiliteit Aansluiting en frequentie trein verbeteren Bij 3e brug OV opties onderzoeken (bv lightrail)
Voetganger	Betere signing en routing (wel dwaalmilieu behouden) Meer voetgangersgebied, ruimte winnen op auto's Oversteekbaarheid van De Welle is gevaarlijk	Voetganger	Manifest GroenLinks / PvdA overnemen Betere routes van station naar rivierkant Consequent ontwerp op behoeftes minder validen

b. Benoemde knelpunten en wensen in relatie tot de beleidsdoelstellingen voor mobiliteit

Knelpunten		Wensen	
Economische vitaliteit	Bevoorrading op orde houden in Nul Emissie wijzigingen Binnenstad groener en kwalitatief hoogwaardiger	Economische vitaliteit	Betaalbaar, aantekkelijk park. aanbod winkelend publiek Bovenlokale bereikbaarheid optimaal houden
Duurzaamheid	Veel onnodige circulatie voor parkeervoorzieningen Niet biodivers, natuurinclusief en hittebestendig	Duurzaamheid	Meer laadinfrastructuur voor auto en fiets nodig Meer ruimte voor fietsers en voetgangers Keuze autoverkeer buiten het centrum te houden, inclusief hubs en deelfietsen voor bereikbaarheid.
Leefbaarheid	Regels parkeren en circulatie onduidelijk Overgebruik parkeeralternatief Melksterweide Meer overstaphubs en ontmoetingsruimte	Leefbaarheid	Verbeteren van de luchtkwaliteit, uitstoot en geluid Groen en klimaatadaptief decor, meer terrassen Meer kleine stratevenementen
(Verkeers) Veiligheid	Overteken stadsentrees veiliger (bijvoorbeeld Welle) Gevaar flitsbezorgers, snelheidsverschillen fietspaden (bijvoorbeeld fietspaden Singel)	(Verkeers) Veiligheid	Meer verdraagzaamheid in shared spaces, zoektocht starten hoe dit concreet te realiseren Overzichtelijker verkeerssituaties

Om de verschillende knelpunten verder te ordenen en inzichtelijk te maken, zijn op basis van de schriftelijke reacties en kaartbeelden vanuit de gebiedsmanagers en de belangenvereniging voor de binnenstad twee kaartbeelden opgesteld: Een voor de binnenstad (c) en een voor de periferie (d). Deze geven een beter beeld van de locatie van de diverse knelpunten en bieden een basis voor de uitwerking hiervan in vervolgfases.

c. Ruimtelijk beeld van knelpunten voor de binnenstad



Economische bereikbaarheid

- LL Laden en lossen knelt
Smal, last omoenenden)
- GB Toegang garage bestelverkeer

Sociale bereikbaarheid

- LV Loopt vol
- BB Barrierewerking (Definitie *)
(Onduidelijk voor bezoek)
- WU Weinig uitgangen
- WL Wachlijsten bewonersparkeren

- * Definitie barrierewerking:
 - Rijbanen met veel Auto's en bussen
 - Fysieke obstakels (Water, talud)
 - Gevolg fiets en lopen onveilig,
 leidt tot omrijden / weerstand.

Leefbaarheid

- MO Moeilijk oversteeikbaar
- SA Stagnatie autoverkeer
(ook slechte bereikbaarheid,
geluidshinder en vuile lucht)
- TR Trillingen bij woningen
- FF Overlast fiets
(Wildfietsen/parkeren)
- AB Auto's blokkeren voordeuren
- KF Diefstal van fietsen
- ZV Zwaar vrachtverkeer
(slechte entree, overlast)
- AB Afstand / relatie binnenstad

Duurzaamheid

- OW Onzeker (Water)
- PD Parkeerdruk (In woongebieden)
- PX Parkeerdruk (Overgebruik terreinen)
- SW Showrijden
- CC Fiets op hoogte door naar station
- QQ Fietsparkeervoorzieningen

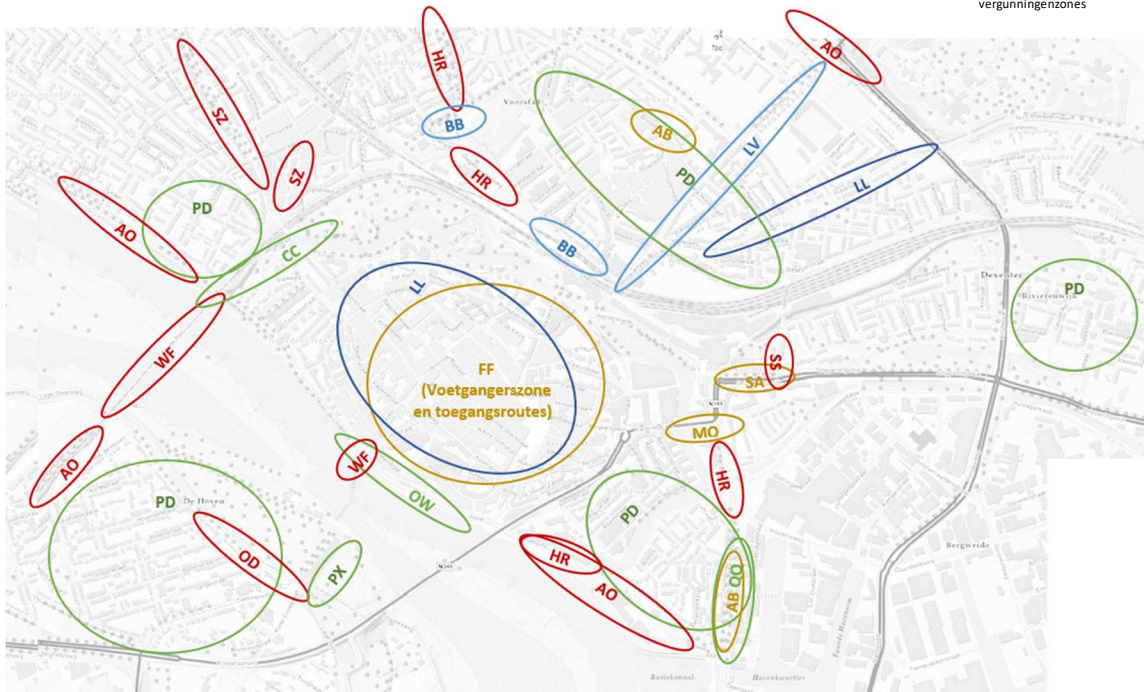
Verkeersveiligheid

- SZ Onoverzichtelijk, rommelig
- HR Hard rijden
- WF Wandelars op fietspad
- AO Fiets/voetpad in slechte staat
- OD Onveilig in diverse opzichten
- SS Scooters glijden uit

Centrum algemeen:

- Te kleine fietspaden
- Parkeerdruk ook in
vergunningzones

d. Ruimtelijk beeld van knelpunten voor de periferie



NB Beide figuren worden door de afdeling informatie verwerkt tot beelden met icoontjes, zodat er een goed leesbaar beeld ontstaat.

4. Analyse

Doel van dit hoofdstuk is een gezamenlijk en gedragen beeld van de huidige situatie te krijgen. Er kan op verschillende manieren naar de huidige situatie worden gekeken. In dit hoofdstuk wordt eerst de relatie met de doelstellingen gelegd. Vervolgens wordt op de verschillende sectorale aspecten in gegaan.

4.1 In relatie tot de beleidsdoelstellingen

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de economische en sociale bereikbaarheid, de leefbaarheid, de duurzaamheid en de (verkeers-)veiligheid.

Economische bereikbaarheid

○ Algemeen beeld en insteek

De binnenstad ontwikkelt zich van een 'place to buy' naar een 'place to be'. De toegankelijkheid van de binnenstad en periferie is de meeste uren van de dag op orde. Tijdens de spitsuren is de situatie anders, veel doorgaande wegen kennen dan congestie omdat het aanbod gelijk is aan de capaciteit. Verkeer kiest echter logischerwijs als mogelijk de kortste weg. Gebruik van de wegen in de binnenstad zoals De Welle en Handelkade is daarom hoog.

Beleidsinsteek is doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de (binnen)stad heen te laten rijden. Dat kan bereikt worden door doorgaande routes aantrekkelijker te maken en door wegen in en rond het centrum een vormgeving te geven die meer aansluit bij de verblijfsgebieden. De centrale vraag is hoe hierin de volgende stappen te nemen, in de wetenschap dat sommige wegen nog een doorgaande functie hebben. Bovendien lijkt door de woningbouw- en daarmee samenhangende bedrijvigheids- en voorzieningenopgave een toename van de intensiteiten van het autoverkeer onvermijdelijk.

○ Beschikbare gegevens



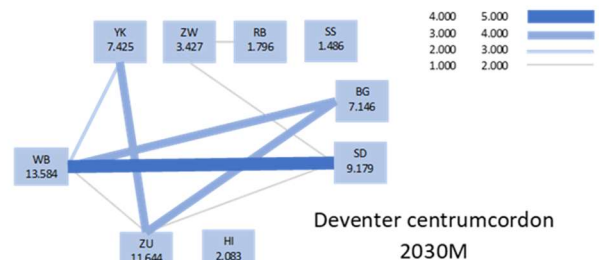
Het provinciaal verkeersmodel maakt het mogelijk een prognose te geven voor de intensiteiten van het wegverkeer en die te vergelijken met de huidige situatie. In de situatie van 20230 zijn de reeds besloten ingrepen meegenomen (het midden scenario). In de figuren zijn de resultaten voor de 'maatgevende' ochtend- en avondspits gegeven, de uren waarop de wegennetwerk het meest gebruikt wordt.

De kleuren van ieder wegvak en richting geven weer welk percentage van de capaciteit wordt benut. Tot 70% kan het verkeer normaal worden afgewikkeld en is de kleur groen. Naarmate de verhouding tussen capaciteit en intensiteit 80% en 90% wordt, zal meer vertraging optreden. De kleur van de wegvakken worden daardoor geel, oranje en rood.

Dankzij het regionaal verkeersmodel is het ook mogelijk een indruk te krijgen van de verhouding tussen de verschillende modaliteiten waarmee reizigers zich op een gemiddelde werkdag verplaatsen. Tevens kan bepaald worden welk aandeel van het verkeer een herkomst of bestemming in de binnenstad heeft en welk deel ten opzichte van de binnen- of parkeerring als doorgaand verkeer kan worden gezien. Onderstaande gegevens zijn daar voorbeelden van, en worden getoond om aan te geven dat waar nodigdiepgaande analyses mogelijk zijn.

Tabel onder: Verhouding tussen personenverplaatsingen per gemiddelde werkdag. Figuur Rechts: aandeel doorgaand verkeer op maatgevende punten van de binnenring van Deventer.

	Motorvoertuigen	Fiets	Bus
Noord	16.400	5.200	2.400
Noordoost	24.700	27.200	900
Oost	14.700	8.800	1.200
Zuid	23.800	8.300	1.300



● Interpretatie van gegevens

Zichtbaar is dat in Deventer de avondspits drukker is dan de ochtendspits. In 2023 is het gebruik van de wegen doorgaans hoger. Na ingrepen verandert de situatie, maar zien we soms ook daar het aantal bewegingen toenemen, omdat meer mensen alsnog met de auto gaan en van nieuwe opties gebruik maken.

Een tweede constatering is dat ook nu de alternatieven rond het centrum goed meer worden gebruikt, de intensiteiten van de centrumwegen hoog blijven. Dat is in de normale situatie al zichtbaar in de figuren, maar nog extra zichtbaar in de praktijk door werkzaamheden of stremmingen of incidenten op de A1. Gevolg is dat alternatieven vollopen, het is niet meer mogelijk 'zomaar' uitval van een doorgaande weg op het overige net op te vangen.

● Input voor het mobiliteitsplan

Met behulp van het regionaal verkeersmodel zijn getalsmatige analyses mogelijk, die in ruimtelijke beelden van kenmerken van alle wegvakken in de binnenstad en periferie kunnen worden weergegeven. Daarmee wordt het mogelijk toekomstige ontwikkelingen en varianten van verschillende keuzes inzichtelijk te maken.

De huidige situatie geeft aan dat het wegennet in de spitsuren met name in de avondspits in sommige gevallen volloopt. Zonder maatregelen nemen de locaties waar dit gebeurt in 2030 toe. Om de economische bereikbaarheid op orde te houden, moet gezocht worden naar manieren om het gebruik van de wegen te beïnvloeden. Ook kan onderzocht worden welke strategische veranderingen om de capaciteit van wegen en parkeergelegenheid te veranderen optimaal kan bijdragen aan het p orde houden van de doorstroming van het hoofdwegennet.

Sociale bereikbaarheid

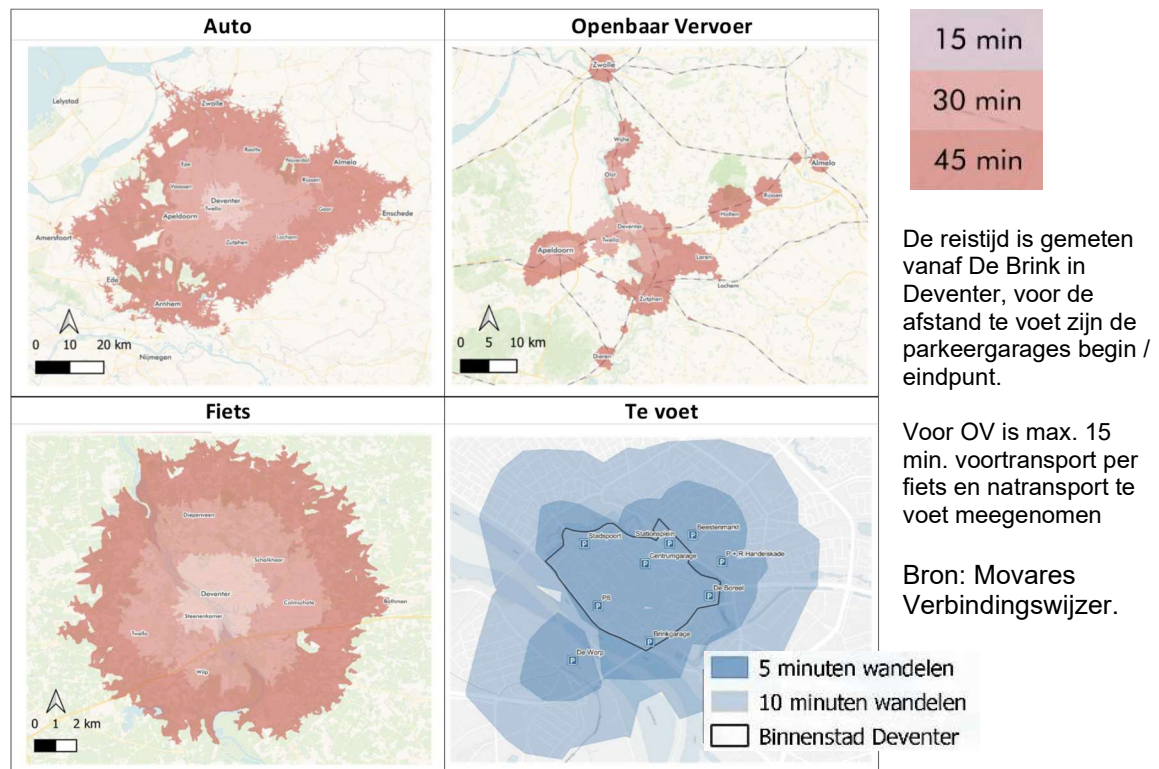
○ Algemeen beeld en insteek

Het gebruik van de eigen auto is slechts één van de mogelijke verplaatsingsopties. Beleidsdoel is waar mogelijk het gebruik van alternatieven te stimuleren. Dat is een 'top-down' benadering. De tegenhanger hiervan is inzicht in te krijgen in afstand die mensen kunnen afleggen in een bepaalde tijd vanaf hun woning om de Deventer binnenstad te kunnen bereiken.

Deze 'bottom-up' bandering geeft meer inzicht in de mogelijkheden die bewoners van binnenstad en periferie nu hebben om zich te verplaatsen. Dat is van belang voor dagelijkse behoeften zoals winkelen of culturele voorzieningen, maar ook cruciaal in het kunnen bereiken van een (liefst optimaal) aantal arbeidsopties.

○ Beschikbare gegevens

Het recent verschenen rapport 'Mobiliteit en economische vitaliteit Binnenstad Deventer' van BRO/ Movares in opdracht van de SDBM geeft hier richting aan. Per modaliteit is in beeld gebracht welk deel van de omgeving in één tot drie kwartier. In de vakliteratuur wordt drie kwartier reistijd gezien als het maximaal dat voor mensen acceptabel is om dagelijks van of naar het woonadres te reizen.



○ Interpretatie van gegevens

Zichtbaar is dat Deventer per auto bereikbaar is van en naar een groot gebied. Alleen de IJssel zorgt voor een onderbreking hiervan ten oosten van Deventer. Ook de fiets kent een bereikbaarheid in alle windrichtingen, maar de afstand die kan worden afgelegd is logischerwijs minder groot dan bij autogebruik.

Voor openbaar vervoer is het bereik selectiever en hangt dit samen met de bus op regionaal en met de trein op het niveau van Oost-Nederland. Te voet kan de binnenstad binnen vijf minuten vanuit een parkeergarage worden bereikt, vanuit de periferie is de afstand rond tien minuten.

● Input voor het mobiliteitsplan

Uit de figuren blijkt dat de auto in Deventer een belangrijke rol speelt. Dat geldt met name voor het regionale verzorgingsgebied, dat per fiets een te lange reistijd heeft en waar het openbaar vervoer voor slechts een beperkt deel van die zone een alternatief biedt.

In de uitwerking zal aandacht moeten komen voor het definiëren van een aantal basisindicatoren om te kunnen monitoren welke veranderingen er in de verschillende doelstellingen optreden onder invloed van het mobiliteitsplan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de economische vitaliteit.

Leefbaarheid

○ Algemeen beeld en insteek

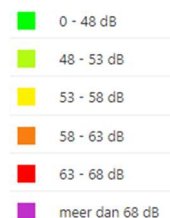
De klassieke thema's voor leefbaarheid zijn luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Veranderingen hierin profiteren deels mee van andere maatregelen die op mobiliteitsgebied worden genomen. Zo leidt het terugbrengen van de rijsnelheid van verkeer en de beoogde uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtverkeer in de binnenstad tot minder uitstoot en geluid. Het stimuleren van alternatieven kan extra ritten en daarmee gevolgen voor uitstoot en geluid voorkomen.

Dat laat onverlet dat luchtkwaliteit en geluid vanuit mobiliteit een eigen beoordelingskader hebben. Deventer heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend, dat oproept tot nadere maatregelen. Met betrekking tot luchtkwaliteit wordt in Deventer voldaan aan de Europese normstelling voor fijn stof PM10 en stikstofdioxide NO2. De hoeveelheid fijnstof in de lucht is de afgelopen jaren gedaald door o.a. strengere emissie-eisen voor diverse soorten motoren. De waarden voldoen echter nog niet aan de nieuwste advieswaarden van de WHO.

Waar luchtkwaliteit bijdraagt aan algemene waarden, is ten aanzien van geluid een duidelijke relatie met het wegstelsel te leggen. Voor omwonenden geldt dat overlast vanuit mobiliteit vaak wordt benoemd als een combinatie van stank, herrie en onveiligheid door hardrijdende auto's en ongemak bij fietsen of wandelen bij dergelijke wegen met zich meebrengt.

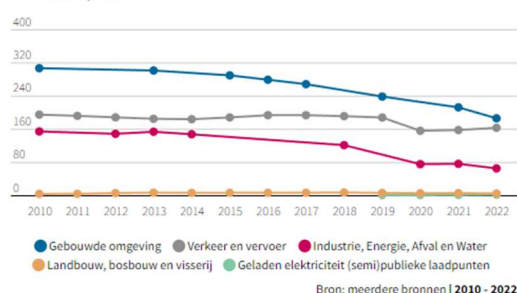
○ Beschikbare gegevens

De regionale klimaatmonitor van de Rijksoverheid (Dashboard Verkeer en vervoer) geeft informatie over de uitstoot van verkeer en vervoer in de gemeente Deventer (figuur links). Ten aanzien van geluid geeft het regionaal verkeersmodel een inschatting van de geluidsbelasting van wegen in 2030 (figuur rechts).



CO₂-uitstoot energieverbruik sectoren

Deventer, kton



○ Interpretatie van gegevens

Ten aanzien van luchtkwaliteit is zichtbaar dat in algemene zin de uitstoot afneemt, maar dat het tempo hiervan voor de sector verkeer en vervoer achterblijft bij de andere sectoren. Het elektrificeren van het wagenpark speelt hierin een positieve rol, maar tegelijkertijd nemen de intensiteiten van het wegverkeer toe.

Ten aanzien van geluidsoverlast is zichtbaar dat de wegen met een 50 km/uur regime en fors gebruik logischerwijs voor relatief veel geluid zorgen. Met name de Handelskade en omgeving een bron van geluidsproductie zijn. Bij de Handelskade moeten kunstgrepen als dove gevels toegepast worden om een voldoende leefomgevingskwaliteit te kunnen onderbouwen. Ook de De Boerlaan vormt ten aanzien van geluid en uitstoot een belangrijk aandachtspunt.

● Input voor het mobiliteitsplan

Externe gevolgen van de mobiliteit vormen een belangrijke achterliggende drijfveer voor het optimaliseren van het mobiliteitssysteem. Voor lucht en met name geluid geldt dat omwonenden hier directe gevolgen van ondervinden, die door een combinatie van gerichte maatregelen en de algemene insteek van een mobiliteitstransitie kan verbeteren.

Duurzaamheid

○ Algemeen beeld en insteek

Er is veel aandacht besteed aan het optimaliseren van gebruik van alternatieven voor de eigen auto. Op fietsgebied zijn de stallingsopties verbeterd en is aandacht besteed aan de kwaliteit van de routes en de bewegwijzering. Ook zijn controles op het invullen van de fietsnormen bij nieuwe ontwikkelingen op basis van nieuw beleid vanaf 2015 ingevoerd.

Goed voorbeeld hierbij is de ontwikkeling van het uitstootvrij maken van het collectief vervoer. De stads- en streekdienst 100% elektrisch aangedreven. De stadslijnen zijn hier en daar aangepast om de bediening te optimaliseren. In enkele gevallen zijn er specifieke diensten in de spitsuren voor forenzen van en naar bedrijventerreinen. Voor de binnenstad is een paar jaar een vrijwilligersinitiatief actief geweest, maar deze is wegens gebrek aan vrijwilligers gestopt. De binnenstad heeft daarom thans geen bediening met openbaar vervoer. De veerpont valt buiten het openbaar vervoer maar is succesvol, zeker nu de parkeergelegenheid aan de werpzijde is uitgebreid. Ook de veerpont is elektrisch aangedreven.

Tegelijkertijd bestaat de indruk dat de auto-afhankelijkheid blijft bestaan en dat maatregelen vaak alleen reactief genomen worden (bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen, klachten of na incidenten) en dat bij het nemen van maatregelen niet gewerkt wordt vanuit integrale principes die rekening houden met de bredere omgeving. Er blijven daardoor knelpunten bestaan, of het risico dat een oplossing leidt tot nieuwe knelpunten.

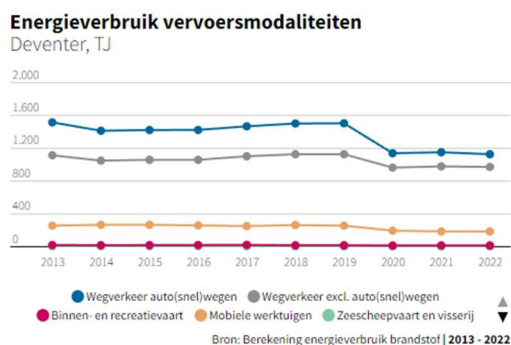
○ Beschikbare gegevens

In het rapport 'Een frisse kijk op reizen – Visie op bereikbaarheid en mobiliteit' somt Natuur & Milieu een aantal kernuitspraken op ten aanzien van de huidige mobiliteit:

- We reizen steeds grotere afstanden in dezelfde tijd. De snelheid van het reizen neemt gemiddeld toe. In de laatste jaren stabiliseert dit zich, omdat de snelweginfrastructuur niet wezenlijk meer wordt uitgebreid.
- De afhankelijkheid van de auto groeit. Werkgelegenheid is gemiddeld steeds verder van huis en bevindt zich voor een groot deel bij hoofdwegen. Meer autogebruik leidt tot druk op het rendement van OV gebruik, waardoor een vicieuze cirkel van auto-afhankelijkheid is ontstaan.
- Het autobezit groeit harder dan de bevolking. Wel vlakt de groei van het autobezit af in gebieden waar alternatieven dichtbij zijn, zoals de binnensteden.
- De uitstoot van voertuigen neemt onvoldoende af. De covid-19 crisis zorgde voor een trendbreuk, maar de verwachting is dat in 2030 de niveaus van daarvoor weer worden bereikt.



De regionale klimaatmonitor van de Rijksoverheid (Dashboard Verkeer en vervoer) geeft inzicht in het energieverbruik van de mobiliteitssector in Deventer.



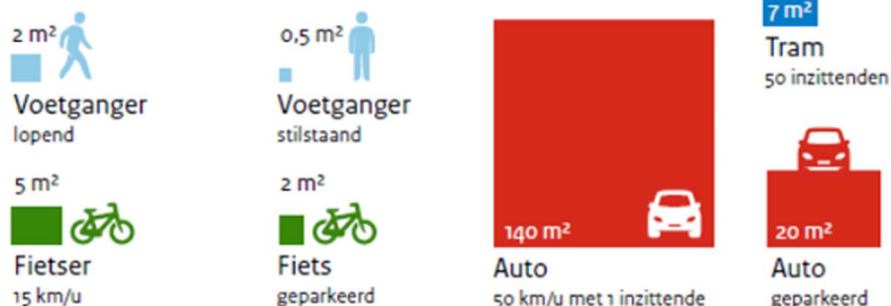
Energieverbruik Verkeer en vervoer per inwoner
GJ/inwoner



Bron: Berekening aandeel per inwoner | 2022

Specifiek voor de binnenstad en periferie is van belang dat de ruimte beperkt is. De zoektocht is ruimte te winnen. Mobiliteit is een belangrijke vorm van ruimtegebruik. Van belang daarbij is dat het ruimtegebruik fors verschilt per modaliteit. Het ruimtebeslag is voor 2019 in beeld gebracht door het Kennisinstituut infrastructuur en Mobiliteit.

Ruimtebeslag per vervoerswijze.
Bron: Loopfeiten (KiM, 2019)



● Interpretatie van gegevens

Natuur & Milieu trekt uit haar gegevens de volgende conclusie. Mobiliteit wordt steeds efficiënter en schoner, maar door de groei van de automobilititeit nemen de (fossiele) energievraag en CO₂-uitstoot onvoldoende af om onze klimaat- en stikstofdoelen te halen. Bovendien neemt het steeds meer ruimte in. Juist in de binnenstad en de periferie is de behoefte groot om ruimte vrij te spellen voor functies die meer aan de lokale omgevingskwaliteit bijdragen.

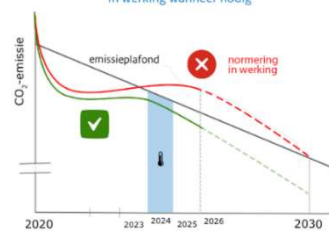
● Input voor het mobiliteitsplan

Duurzaamheid vormt het kader waarbinnen bewuste keuzes op mobiliteitsgebied een belangrijke aanleiding en rol speelt. Het streven naar veranderen van de mobiliteitskeuzes sluit hierbij aan. Om duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen bereiken, zijn systeemveranderingen nodig. Dit loopt van aanbieden van andere voorzieningen tot het stimuleren van andere individuele mobiliteitskeuzes. Analoog aan de 'trias energetica' is de gewenste volgorde hierbij: Minder mobiliteit – andere mobiliteit – schonere mobiliteit.

Overigens wordt het stimuleren van duurzaam vervoer niet alleen door gemeenten, maar ook door de rijksoverheid als ondertekenaar van het klimaatakkoord beïnvloed. Een nieuwe vorm van stimulering van CO₂ reductie is de plicht tot rapportage voor bedrijven met 100 werknemers of meer van hun zakelijk en woon-werk verkeer (WPM). Het geeft op nationaal niveau inzicht in de mate waarop de reductie van CO₂ emissies vordert ten opzichte van de doelstelling van 2030. Voor dit moment is dit vrijwillig. In de komende jaren zal dit worden geëvalueerd, waarna naar verwachting per 2026 een beslissing wordt genomen of en zo ja hoe de normering wordt aangepast.

In de uitvoering van stimuleringsmaatregelen wordt de uitvoering met name op regionaal niveau ingevuld. Specifiek voor bedrijven wordt onder het motto 'slim en schoon reizen' zowel aan de goederen- als de personenkant met werknemers kennis gedeeld over goede voorbeelden, vormen van samenwerking en dergelijke. In de 'mobiliteits-agenda 2023 – 2027 van de stedendriehoek wordt dit in een breder kader geplaatst.

Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit
In werking wanneer nodig



(Verkeers-)veiligheid

○ Algemeen beeld en insteek

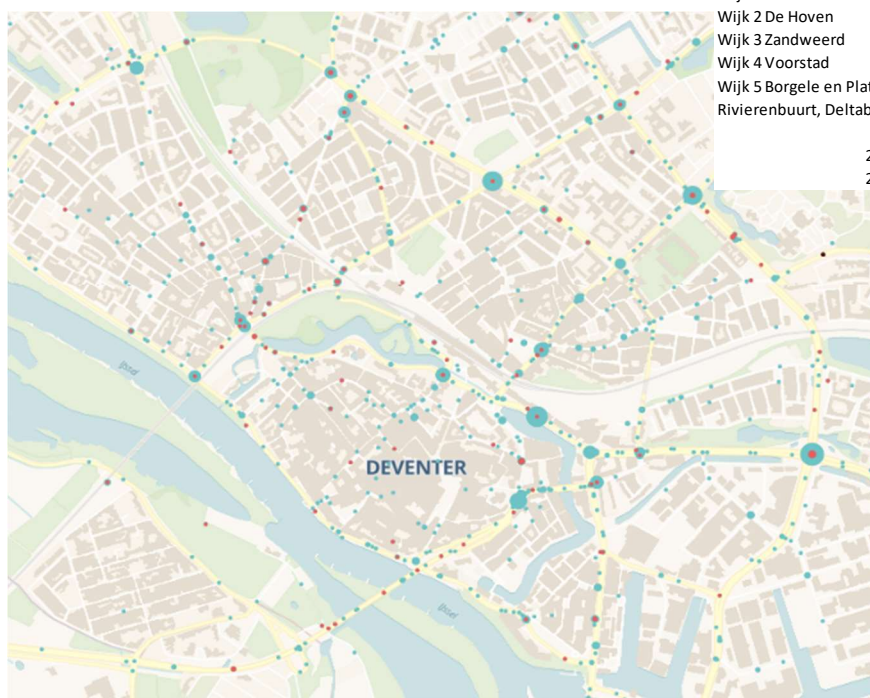
Verkeersveiligheid is een voortdurend aandachtspunt. Doel is uiteindelijk het aantal slachtoffers te minimaliseren. In aanloop daar naartoe wordt getracht de gemiddelde zwaarte van ongevallen te verminderen, waarbij terugbrengen van de snelheid van het verkeer een centrale rol speelt.

Praktisch wordt gewerkt aan het invoeren van 30 km/uur zones, is er specifieke aandacht voor het benadrukken van verkeer rondom scholen en campagnes voor diverse veiligheidsaspecten. Bij herinrichtingen wordt consequent rekening gehouden met veiligheidsaspecten en met een inrichting die voldoet aan de principe van Duurzaam Veilig.

○ Beschikbare gegevens

Cijfers over verkeersongevallen zijn openbaar beschikbaar via de STAR kaart op de website van VIA software. Op de website is alle detailinformatie beschikbaar ten aanzien van soorten ongevallen, betrokkenen et cetera. In onderstaande kaart wordt de onderling naar zwaarte van het ongeval weergegeven.

Ongevallen sinds oktober 2018
Blauw – Materiële schade
Rood – Gewonden en doden



	Ongevallen	Betrokkenen	Slachtoffers
Wijk 1 Binnenstad	454	578	15
Wijk 2 De Hoven	104	169	10
Wijk 3 Zandweerd	318	388	10
Wijk 4 Voorstad	466	599	9
Wijk 5 Borgele en Platvoet	138	163	6
Rivierenbuurt, Deltabuurt	165	238	10
2015 - 2018	854	1222	29
2019 - 2022	714	1018	36

● Interpretatie van gegevens

Uit de tabel blijkt dat het aantal en de zwaarte van ongevallen is in het laatste decennium afgenomen. De ruimtelijke spreiding laat zien dat kruispunten een concentratie van ongevallen opleveren. Ook gebeuren op wegen met een 50 km/ uur regime gemiddeld vaker ongelukken. Een laatste constatering is dat wegen met veel menging van verkeer en omgevingsfuncties meer ongevallen laten zien. Voorbeelden hiervan in de periferie zijn de Zwolseweg en de Rielierweg, in in de binnenstad de Kazernestraat en de Handelskade.

Van belang is dat de kaart alleen ongevallen met materiële schade en zwaardere ongevallen weergeeft. Echter, niet alle ongevallen worden geregistreerd. Bovendien is er vaak sprake van 'bijna-ongevallen' die niet in beeld worden gebracht door ongevalsdata. Het ongevallen beeld geeft richting aan de locaties waar ingrepen het meest gewenst zijn, maar tegelijkertijd is het van belang de verkeerveiligheid in de volle breedte aandacht te blijven geven.

● Input voor het mobiliteitsplan

Hoewel de situatie verbeterd blijven er aandachtspunten. De meest recente hiervan is de verschillen in rijsnelheden op fietspaden (mede door introductie van de elektrische fiets en de speed pedelec) en de krapte op bestaande fietspaden omdat steeds meer afwijkende fietsvormen populair worden, zoals fatbikes en bakfietsen.

Uit gegevens elders blijkt dat met name ouderen een kwetsbare groep vormen onder de fietsgebruikers. Ook blijft aandacht nodig voor de overstekbaarheid van 50 km/uur wegen en de rijsnelheden ten opzichte van de toegestane maximumsnelheid in de bebouwde kom en op provinciale wegen. Tenslotte blijft het beïnvloeden van gedrag van automobilisten noodzakelijk.

4.2 Per modaliteit en beleidsthema

Modaliteiten zijn manieren waarop men zich kan verplaatsen. Deze bevat een aantal traditionele onderdelen zoals fietsen en autorijden, maar ook nieuwe vormen zoals gebruik van deelauto's. De indeling hiervan volgt het STOMP principe. Beleidsthema's zijn de belangrijkste insteken die vanuit de mobiliteitswereld worden gebruikt om de verplaatsingen optimaal te kunnen vormgeven. De volgorde hiervan volgt het belang voor de binnenstad en periferie van Deventer.

Wandelen

○ Algemeen beeld en insteek

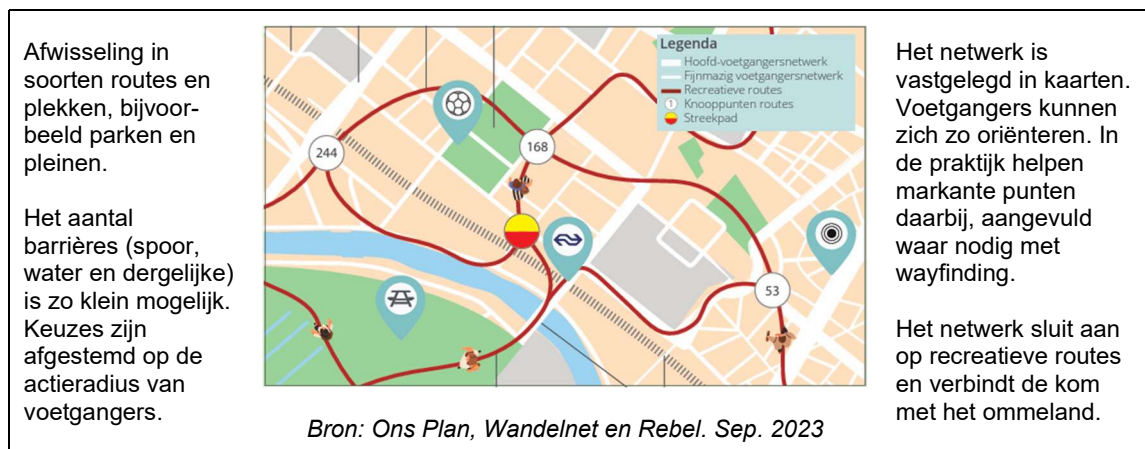
In vorige beleidsstukken is wandelen als modaliteit nauwelijks separaat aangesproken. Echter, anno 2023 is behoefte aan een goed beleidskader hiervoor, zodat dit in de verdere uitwerking als basis voor het inkaderen van maatregelen kan dienen. Wandelen is veel meer dan voor- of natransport als deel van een verplaatsing, het verbeteren en aantrekkelijker maken van looproutes kan voor een toename in wandelen als gezonde en milieuvriendelijke manier van verplaatsen zorgen. Doel is het ontwikkelen van een passend, levendig en aaneengesloten netwerk voor de voetganger.

○ Beschikbare gegevens

Een praktisch voorbeeld voor de invloed van wandelen als modaliteit is het gebruik van NS station Deventer. NS gebruikscijfers geven voor alle Nederlandse stations de verdeling van modaliteiten. Dat gebeurt zowel voor de mensen die naar het station reizen als voor de mensen die met de trein op het station aankomen (het voor- en natransport).

Station NS Deventer had gemiddeld		15.124	reizigers op een gem. werkdag in 2022							
Vertrekkende reizigers	Lopend	29%	4.386	Op de fiets	49%	Met de bus	13%	Met de auto	Bestuurder: 3%	Passagier: 6%
	Aankomende reizigers	Lopend	69%	10.436	Op de fiets	15%	Met de bus	11%	Met de auto	Bestuurder: 0%

Ten aanzien van het opstellen van een coherent wandelnetwerk geeft de publicatie 'ons plan' van Wandelnet en Rebel een aantal concrete handvatten. Plan is de afkorting die staat voor een passend, levendig en aaneengesloten netwerk voor voetgangers. Naast aanbevelingen ten aanzien van vormgeving en functioneel gebruik wordt een handreiking gedaan voor het ontwerpen van een lokaal loopnetwerk in de figuur en toelichting hieronder.



● Interpretatie van gegevens

Wandelen is van belang in Deventer. Twee van de drie reizigers die op NS station Deventer aankomen gaat te voet verder. Van de vertrekkende treinreizigers is dat één op de drie. De nabijheid en aantrekkingskracht van de binnenstad en diverse onderwijs- en kantoorvoorzieningen zal hieraan bijdragen. Voor een goed mobiliteitsplan dient de modaliteit wandelen te worden uitgewerkt in een beeld van het gewenste netwerk. De publicatie 'ons plan' van Wandelnet en Rebel geeft daarvoor de uitgangspunten.

● Input voor het mobiliteitsplan

Lopen is een ondergewaardeerde modaliteit en heeft een grote potentie. Lopen is bijna altijd deel van de verplaatsingsketen. Met name bij gewenste alternatieven kan het voor- en natransport de voet beslissend zijn in het gebruik. Vanuit Wandelnet, maar ook vanuit SDBM wordt gepleit voor speciale aandacht van de routes vanuit de grotere parkeervoorzieningen van en naar de binnenstad. Bij de nadere invulling van varianten zal deze uitwerking nader worden ingepast in het mobiliteitsplan.

Fiets en stallen

○ Algemeen beeld en insteek

De fiets is traditioneel een veelgebruikte modaliteit in Nederland en Deventer. Fietsen is gezond en veroorzaakt geen uitstoot. Met een geschatte reikwijdte van 15 kilometer is het een goed alternatief voor gebruik van de eigen auto voor de binnenstad en periferie. Daar komt bij dat ontwikkelingen zoals e-bikes, betere fiets(snel)wegen en stallingen positief uitwerken. Fiets vormt daarom een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. Er een vastgesteld uitvoeringprogramma Fiets.

○ Beschikbare gegevens

Het provinciaal verkeersmodel geeft een beeld van het fietsgebruik in de huidige situatie (figuur links). Hoe breder de lijn in het wegvak, hoe groter het gebruik. Op de drukste wegen zijn dagintensiteiten van boven de 4.000 fietsbewegingen geen uitzondering. Opvallend is dat een groot deel van de fietsers de spoorbundel moeten kruisen om bij de bewaakte NS stalling te komen. De opties hiervoor zijn op dit moment niet ideaal, de tunnel Brinkgeverweg is krap bemeten en aan de noordzijde moet worden omgereden.

Het beeld van stallingen voor de fiets (rechts) geeft zowel de bestaande stallingen als de beoogde stallingen in de nabije toekomst weer. De laatste zijn rood en blauw omlijnd, waarbij blauw stallingen in de openlucht en rood overdekte stallingen zijn. De NS stallingen en de de

stalling bij Op de Keizer zijn belangrijke bestemmingen voor het fietsverkeer. Door het ontbreken van grotere stallingen aan de zuidzijde van de binnenstad is de intensiteit van het fietsverkeer daar lager. Het stallen gebeurt vaker in kleinere bundels langs de wegen.



● Interpretatie van gegevens

Intensiteiten: Met name het fietsgebruik vanuit Voorstad valt op. Het fietsgebruik in de zuidelijke helft van de binnenstad is minder hoog dan het noordelijk deel, waarbij de bestemming en stalling van belang zijn. Bruggen en viaducten zijn bepalende onderdelen van het fietsnet. Stallingen:

● Input voor het mobiliteitsplan

Verplaatsingen per fiets zijn onderdeel van een keten, die vaak thuis begint en via een aantal fietsroute bij een publiekstreckende bestemming eindigt. Om het fietsgebruik verder te stimuleren, moet op al deze onderdelen van de keten de kwaliteit verbeterd worden.

Bij woningen en voorzieningen is het van belang voldoende ruimte voor het stellen van de fiets te hebben. In de binnenstad ontbreekt in bestaande woningen doorgaans daarvoor de ruimte. De vraag is in hoeverre openbare stallingsvoorzieningen hierin een rol kunnen spelen.

Fietsnormen bij woningen zijn daarnaast niet actueel, waardoor bij nieuwbouw en veranderingen maatwerk nodig is. Bij gebiedsontwikkelingen en hoogbouw is behoefte aan uitwerking. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van de zgn. Amsterdamse bouwbrief bij hoogbouwprojecten, waardoor een gemeenschappelijke stalling op de begane grond fietsgebruik kan stimuleren.

Voor fietsroutes geldt dat deze veilig moeten zijn en comfortabel, ook met de toename van andere soorten fietsen, waardoor er verschillende snelheden op fietsvoorzieningen door elkaar heen gaan rijden. De kwaliteit van stallingen vraagt steeds om verbetering. Waar eerder tweelaags rekken acceptabel waren, lijken die nu niet meer van deze tijd.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit

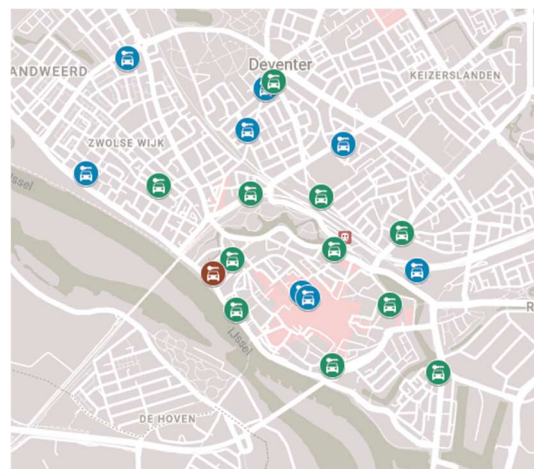
○ Algemeen beeld en insteek

Het openbaar vervoer in Deventer is onderdeel van de concessie voor Flevoland, Gelderland en Overijssel en wordt door de provincies beheerd. Deventer wordt bij tussentijdse aanpassingen betrokken, maar de afweging hierover en beslissingen worden door de provincies genomen. Onderdeel van de discussie is dat Deventer of andere partijen niet zonder meer eigen toevoegingen kunnen doen.

Deelmobiliteit levert in theorie een vermindering van autobezit en parkeerdruk op. Het wordt in Deventer gezien als een taak van de markt. Wel proberen we het aanbod hiervan zoveel mogelijk te stimuleren door het vrijmaken van ruimte in het parkeerareaal en het scheppen van de juiste aanbestedingskaders. Deventer kende aanbod van deelscooters, maar recent is deze vorm gestopt. Nieuwe aanbieders blijven echter welkom.

○ Beschikbare gegevens

Weergegeven zijn de lijnennetkaart van vervoersaanbieder RRReis (links) en het aanbod van deelauto's (rechts, maart 2023) voor de binnenstad en periferie. Bij de rechterkaart zijn de locaties in groen van Greenwheels en in blauw van Mywheels. Rood is een geplande uitbreiding.



● Interpretatie van gegevens

De ontsluiting door het openbaar vervoer levert een wisselend beeld op. Bezien vanuit de periferie zijn er diverse stads- en streeklijnen die haltes hebben in het gebied. Echter, voor de binnenstad en voor de wijk De Hoven is geen regulier OV beschikbaar. Bekend is dat in de binnenstad enige jaren de centrumbus voor aanvullend vervoer in de binnenstad zorgde, maar het gebruik hiervan bleef achter en het bleek moeilijk voldoende chauffeurs te vinden.

Hoewel met name het bieden van een basisvoorziening voor mobiliteit van belang is, blijkt het niet eenvoudig deze financieel en organisatorisch op orde te houden. Het aantal locaties waar een deelauto beschikbaar is stijgt gestaag in de binnenstad en in de noordelijke en oostelijke periferie. Bekend is dat ook informele autodeel initiatieven bestaan, maar deze zijn moeilijk te traceren.

● Input voor het mobiliteitsplan

Ten aanzien van het reguliere openbaar vervoer is de uitdaging te bezien hoe binnen de bestaande opzet en aansturing vanuit de concessie de bediening kan worden geoptimaliseerd. Met name de rol van basismobiliteit is daarbij van belang: We willen een goed alternatief bieden, ook als gebruik van de fiets niet vanzelfsprekend is.

Voor deelmobiliteit is het zaak de randvoorwaarden voor de markt te optimaliseren. Door jurisprudentie is de verplichting ontstaan om bij vrijgeven van locaties voor deelmobiliteit alle aanbieders te informeren. Het kost tijd om hiervoor het correcte gemeentelijk beleidskader op te stellen. Daarnaast is als gevolg van het overlaten aan initiatieven aan de markt de huidige situatie gericht op plaatsen met veel woningen en weinig parkeerruimte. Bezien moet worden hoe ook in andere delen van de periferie deelmobiliteit kan worden aangeboden, temeer daar blijkt dat het gebruik na een gewenningsperiode in de meeste gevallen positief uitpakt voor de buurt.

Parkeerproblematiek

○ Algemeen beeld en insteek

Parkeren is een cruciaal onderwerp in zowel binnenstad als periferie. Er bestaat spanning tussen beschikbare ruimte en gebruik door bewoners, werkers en bezoekers. Deels komt dat door ruimtegebrek en demografische veranderingen, deels is dit het gevolg van toename van autobezit en afname van het parkeeraanbod. Deventer probeert door regulering zoveel mogelijk recht te doen aan de belangen van de diverse betrokkenen.

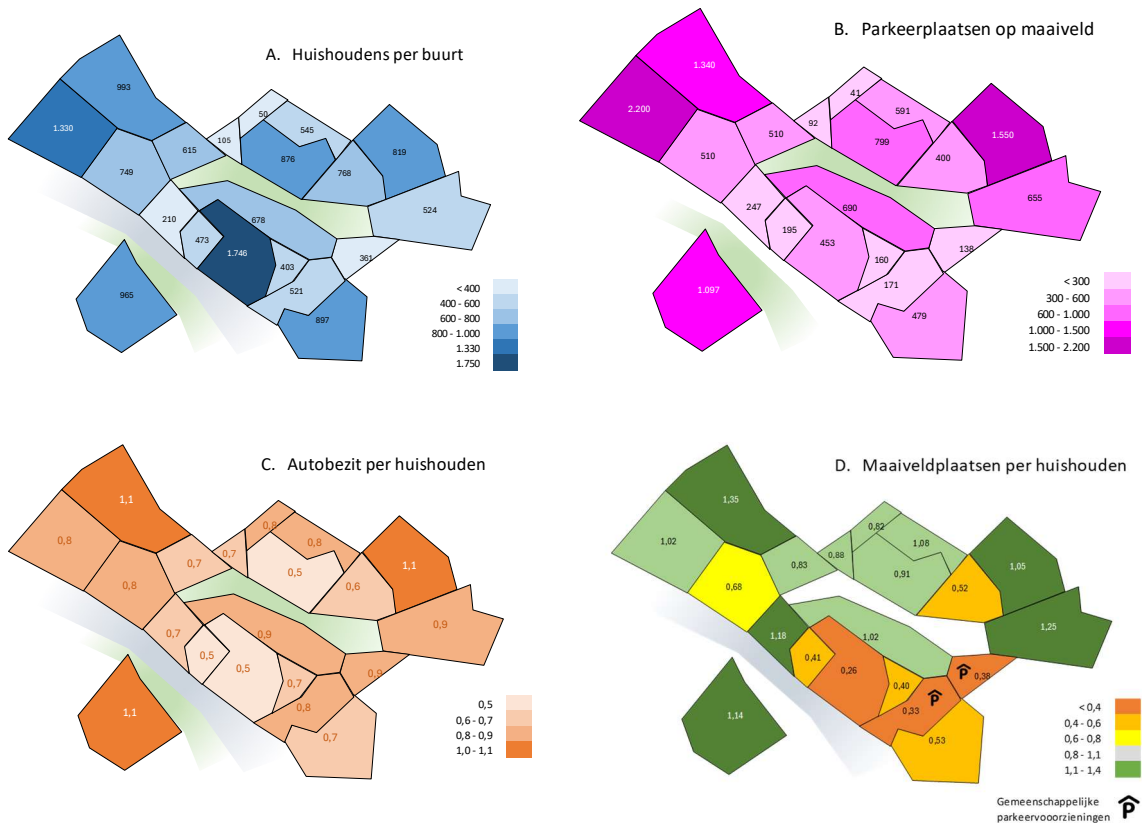
De positie van de gemeente ten opzichte van de commerciële aanbieders in de binnenstad verandert met de jaren. Waar voorheen de gemeente bepalend was, is nu sprake van een 'level playing field' voor beide partijen. De gemeentelijke parkeerfunctie is transparant en wordt jaarlijks financieel verantwoord in het Meerjaren Perspectief Parkeren.

Meer en meer is ook sprake van een gezamenlijk beeld ten behoeve van optimale afwikkeling van de mobiliteit, bijvoorbeeld door het aanbod van een parkeer verwijssysteem voor alle locaties. De centrumgarage, een initiatief van de binnenstads ondernemers, gaat hierin nog verder en richt zich op innovaties als nachtabonnementen voor bewoners, elektrisch laden en fietsparkeren.

○ Beschikbare gegevens

a. Aanbod van parkeerplaatsen in relatie tot grootte en autobezit van huishoudens

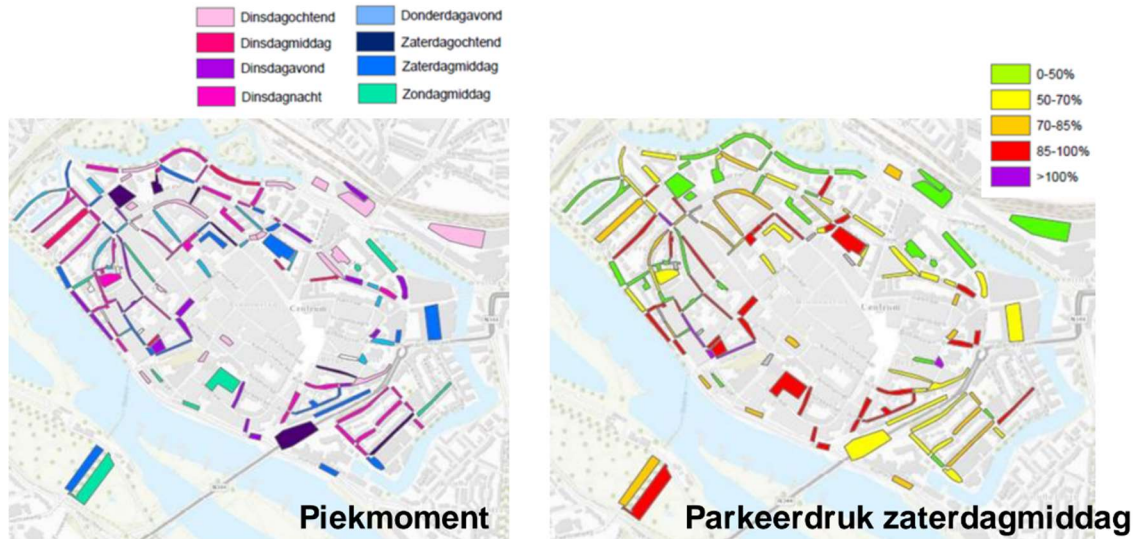
In onderstaande figuren wordt de stand van zaken per buurt weergegeven. Het gaat om het aantal huishoudens, parkeerplaatsen op maaiveld, autobezit en maaiveldplaatsen per huishouden. In bijlage 3 is de tabel opgenomen op basis waarvan deze gegevens zijn gebaseerd en worden de bronnen toegelicht.



b. Parkeerdruk in de binnenstad

In de binnenstad is vrijwel alle parkeerruimte gereguleerd. De parkeermonitor 2023 geeft twee sleutelgegevens voor het gebruik hiervan. De figuur links geeft aan op welk deel van de week de voorzieningen het meest gebruikt worden. In woonbuurten zijn de werkdag- en werknachten heeft meest in gebruik, terwijl voor garages en terreinen het meeste gebruik op de zaterdagmiddag is. Dit gebruik sluit aan bij het profiel van de gebruikers, bewoners en bezoekers.

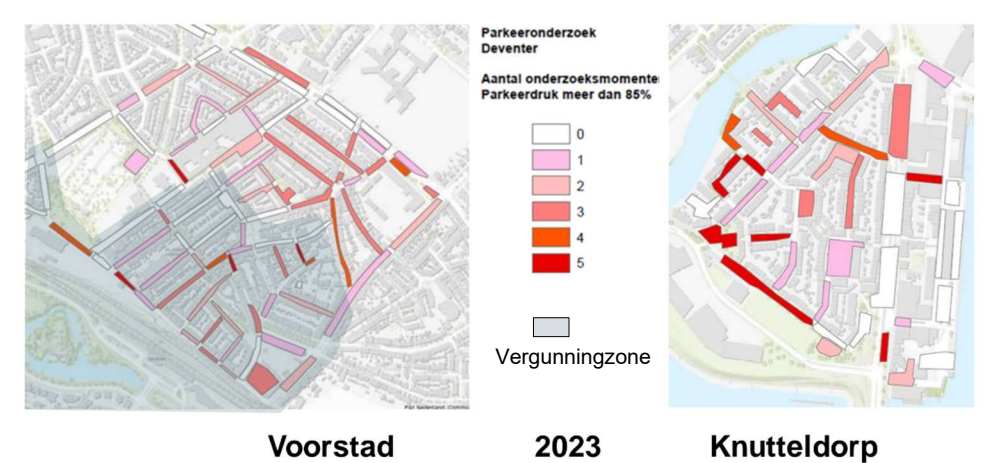
De figuur rechts geeft aan hoe hoog de parkeerdruk is op de moment moment dat de vraag het hoogst is, dat is de zaterdagmiddag. Zichtbaar is dat de publieksopties op korte loopafstand van het centrum nagenoeg volledig in gebruik zijn (rood). Dat geldt ook voor de gratis voorziening bij Melksterweide. Opties op langere, maar acceptabele loopafstand worden ook op het piekmoment maar deels benut.



c. Parkeerdruk in de schilwijken

De parkeerdruk in de binnenstad wordt om het jaar gemeten. Voor de schilwijken gebeurt dit bij toerbeurt: In 2023 is de situatie in Voorstad en in Knutteldorp gemeten. Van belang is dat Voorstad deels in gereguleerd valt en deels vrij parkeren heeft (de grijze zone). Knutteldorp heeft geen regulering, maar de Raambuurt ten noordwesten daarvan wel.

In de figuren is aangegeven wanneer de parkeerdruk meer dan 85% was op de gebruikelijke meetmomenten. Dat zijn de werkdag ochtend, middag en avond, de nacht, de koopavond, de zaterdagochtend- en middag en de zondag. Zichtbaar is dat met name aan de randen van gereguleerd gebied de parkeerdruk op alle momenten (te) hoog is. In gereguleerd gebied is de druk juist aan de randen naar verhouding (te) laag.



● Interpretatie van gegevens

a. Aanbod van parkeerplaatsen in relatie tot grootte en autobezit van huishoudens

Uit de cijfers blijkt dat het autobezit per huishouden in de binnenstad en de schilwijken rond de 0,8 ligt. Vier op de vijf huishoudens heeft een auto. Dit gemiddeld wordt vaak betwist, maar is consistent met de parkeermonitor en met het aantal vergunningen dat in de verschillende buurten in omloop is. Ter informatie: In de overige wijken van Deventer stijgt het gemiddelde tot rond 1,1, in de dorpen is het autobezit tussen 1,3 en 1,5. Het beeld dat in de binnenstad en periferie veel huishoudens twee of zelfs meer auto's hebben is daarmee niet juist.

Dat wil echter niet zeggen dat er parkeerruimte genoeg is. Het aanbod van parkeerplaatsen is in de historische binnenstad het kleinst zoals te verwachten is. Echter, in de schilwijken is het aanbod ook significant minder dan het autobezit. Reden hiervoor is dat het

autobezit in vroeger jaren veel lager werd ingeschat waardoor een zgn. historisch tekort bestaat. Maar ook nieuwe wijken kennen een krappe verhouding vanwege zgn. sturende normen (waarbij de normen geen overmatig autobezit willen accommoderen) en vanwege financiële overwegingen vanuit de ontwikkelende partij.

	Huis- houdens	Parkeer- plaatsen
Binnenstad	3.393	1.759
Eerste Schil	11.614	6.161
Tweede Schil	3.753	5.131

Uit de cijfers blijkt dat de eerste schil ruwweg vier maal zoveel huishoudens als parkeerplaatsen heeft. De tweede schil heeft naar verhouding hetzelfde aantal huishoudens als de binnenstad, maar veel meer parkeerruimte, ook naar verhouding ten opzichte van de eerste schil. Daarmee ontstaat een heldere basis voor een aparte analyse van de periferie: Het uitgangspunt van de parkeerproblematiek is wezenlijk verschillend ten opzichte van de binnenstad.

b. Parkeerdruk in de binnenstad

De gegevens laten de volgende elementen zien. Voor gereguleerde gebieden is het gebruik naar capaciteit. Dat is logisch, aangezien de gemeente de uitgifte van vergunningen afstemt op de capaciteit per zone. Aangezien er meer vraag dan aanbod is, ontstaan er wachtlijsten. Die zijn niet zichtbaar in de figuur. Zo blijft het areaal voor bewoners naar capaciteit functioneren, maar is structureel sprake van een verschil tussen vraag en aanbod. Dit wordt onder meer aangepakt door avond- en weekendtoegang voor bewoners bij garages.

Garages en terreinen hebben een kortparkeer regime en worden daarmee primair gebruikt door bezoekers. Te zien is dat voor de kortste loopafstand wordt gekozen, ook al moet men soms wachten om die te betreden. Opties op langere loopafstand hebben ook op het drukste moment ruimte over. Tegelijkertijd worden gratis opties veel benut. Hieruit blijkt dat de prijs een rol speelt in de keuze, in de zin dat men wel langere (loop)tijd over heeft voor een gratis optie, maar minder voor opties met een lagere prijs dan de opties die in of tegen de binnenstad aanliggen.

c. Parkeerdruk in de schilwijken

De parkeerdruk in de gemeten schilwijken is hoog. Uit data in 2021 blijkt voor De Hoven en Zandweerd hetzelfde beeld. Bepalend daarbij is dat het gebruik binnen zones langs de randen lager dan de capaciteit is, terwijl de eerste 'gratis' opties het meest worden benut. Verwacht kan worden dat dit om uitwijkende bezoekers gaat, maar ook om bewoners die op deze manier de kosten voor hun eigen zone willen ontlopen.

● Input voor het mobiliteitsplan

De parkeerproblematiek is in diverse facetten zichtbaar. Bewoners in gereguleerde gebieden ervaren tekorten. In schilwijken ervaart men overlast van parkeerders van buitenaf. Bezoekers ervaren congestie op piekmomenten bij garages en terreinen, maar dat leidt niet tot gebruik van opties die op wat verder loopafstand ligt (tenzij deze gratis zijn). Er is (nog) geen sprake van meerdere keuzes en daarbij horende prijzen.

Parkeerdruk in de binnenstad en periferie zit in feite verweven in de discrepantie tussen parkeervraag en parkeeraanbod. In de huidige situatie richt de gemeente zich op optimale benutting, maar de grenzen daarvan lijken bereikt. Mede om die reden zijn voorstellen ontstaan voor fundamentele wijziging. Een voorbeeld hiervan is het invoeren van een nulnorm.

Logistiek en distributie

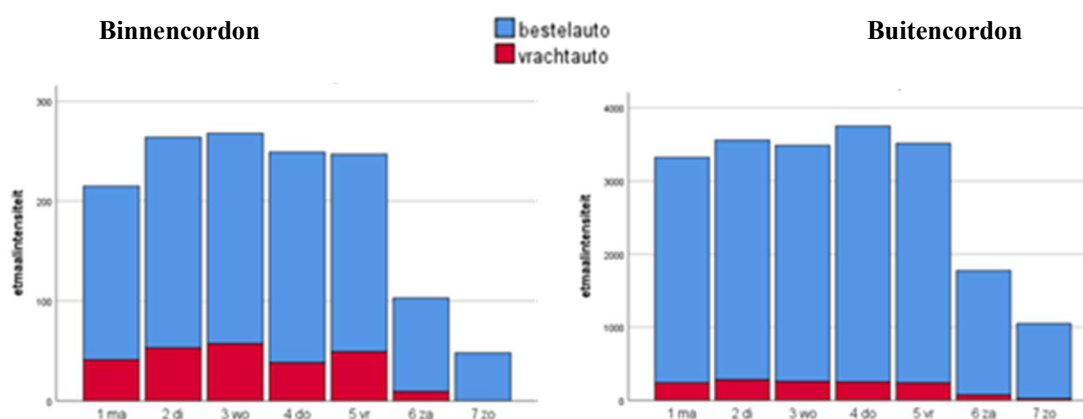
○ Algemeen beeld en insteek

Deventer bereid zich voor op het invoeren van een nul emissiezone in de binnenstad in 2025. In dat kader wordt de logistiek en distributie van de binnenstad van Deventer nader tegen het licht gehouden. De omslag naar uitstootvrije bestel- en vrachtwagens betekent ook dat laadvoorzieningen zowel in de openbare ruimte als bij de diverse bedrijven een extra impuls moeten krijgen.



○ Beschikbare gegevens

In november 2019 is het aantal bestel- en vrachtwagens rond de binnenstad van Deventer in beeld gebracht. Daarmee is een beeld ontstaan van het aantal bestel- en vrachtwagens dat het voetgangersgebied betreedt (binnencordon), maar ook van het aantal dat langs de binnenstad over de Handelskade, De Welle et cetera (buitencordon).



○ Interpretatie van gegevens

Op werkdagen wordt dagelijks het voetgangersgebied door rond 200 bestel- en 50 vrachtwagens bezocht. Op de wegen langs de binnenstad rijden rond 3.500 zware voertuigen op een gemiddeld werkdag, maar het aandeel vrachtverkeer ten opzichte van bestelwagens is daar kleiner (rond 300 vrachtwagens per dag).

Het aandeel elektrisch aangedreven bestelverkeer was in 2019 slechts enkele procenten. Vanaf 2021 is het beleidsvoornemen uitgesproken, maar zijn ook steeds meer elektrische bestelvoertuigen op de markt beschikbaar gekomen. In november 2023 zijn deze tellingen deels herhaald, zodat een actueel beeld beschikbaar zal komen van intensiteiten een aandeel elektrisch vervoer hierbinnen.

● Input voor het mobiliteitsplan

In de uitwerking dienen de logistieke aspecten nader te worden aangesproken, bijvoorbeeld door het aangeven van effecten op logistiek en distributie van de verschillende ontwikkelvarianten. Transport en Logistiek Nederland geeft hiervoor in het rapport 'Iedereen doet mee in de schone, slimme en bereikbare stad' een beleidskader.



Specifieke aandacht is nodig voor de gevolgen van de invoering van de uitstootvrije zone. Met name de marktsector ondervindt hier gevolgen van. Een meer technisch vraagstuk is hoe te voorkomen dat bevoorrading hierdoor opgedeeld wordt in meerdere, kleine voertuigen. Wat kan helpen is het stimuleren van bundelen van goederen en het meewerken aan stadsrandhubs waar voor verschillende soorten goederen de mogelijkheid tot en uitvoeren van de 'last mile' wordt verzorgd.

Knooppunten en P&R

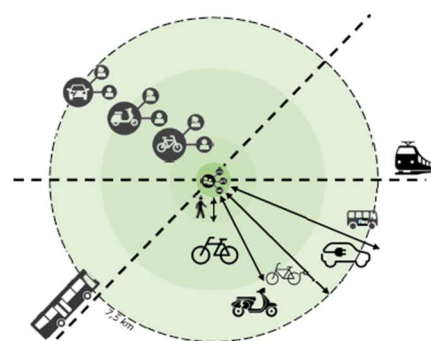
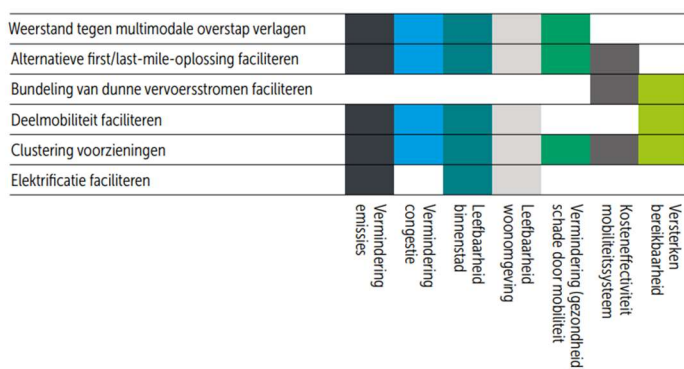
○ Algemeen beeld en insteek

Deventer sluit aan bij het adaptief ontwikkelen van diverse soorten overstappunten die samen met de tijd een beter netwerk zullen gaan vormen. De Provincie Overijssel ontwikkelt een 'routekaart hubs'; de term hub (engels voor de as van een wiel) wordt vaak als afkorting voor de overstappunten gebruikt. Soorten hubs zijn:

- Regiohub met netwerkfunctie. Station Deventer centraal zal zich hiernaar ontwikkelen.
- Park & Go stadsrand of centrumring hub. Deze kunnen potentiële vertragingpunten in het autonetwerk omzeilen.
- Dorps-, buurt- of wijkhubs. Deze zijn te ontwikkelen rond bijvoorbeeld de regionale bushaltes en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals De Kien en Roto Smeets.
- Toeristische hubs. In Deventer kan de veerpont bij De Worp hier een voorbeeld van zijn
- Hubs voor logistiek en energie. Dit zijn toevoegingen van bijvoorbeeld laadpleinen of pakketkluisen bij bestaande of nieuw te ontwikkelen hubs.

○ Beschikbare gegevens

Op nationaal niveau zijn het nut en de noodzaak van het knooppunten door vele publicaties onderbouwd. Ook zijn door onderzoeksinstituten de principes van uitwerking uitgewerkt. We nemen de KPPVV/CROW handreiking 'Naar een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs en knooppunten' als basis voor het concretiseren van functies en doelen van een mobiliteitshub.



De hubs krijgen een uniform uiterlijk en beeldtaal zoals die op nationaal niveau is voorgesteld. Bij de ontwikkeling is samenwerking met partners het sleutelwoord. Hiervoor zijn vele handleidingen en referenties beschikbaar.

● Interpretatie van gegevens

Het beleidskader voor knooppunten en mobiliteitshubs is op vele manieren uitgewerkt. Rijk en Provincie hebben in de uitwerking het voortouw genomen. De toekomstvisie OV 2040 van het Rijk heeft als 2^e pijler: Drempelloos van deur tot deur. Hierin worden knooppunten als onmisbare schakels in de mobiliteitsketen benoemd voor mobiliteits- en ontwikkelingen in de openbare ruimte daar omheen. De aloude P+R locaties en carpoolplaatsen zijn hiervan de traditionele voorbeelden, in het land zijn al goede voorbeeld van volledige uitontwikkelde transferia.

● Input voor het mobiliteitsplan

Duidelijk is dat mobiliteitshubs en knooppunten een waardevolle aanvulling op het mobiliteitskader vormen. Principe is het verzilveren van de verschillende ontwikkelingen door deze te verknopen in één integraal mobiliteitsnetwerk. Op provinciaal niveau zijn hiervoor de beleidsprincipes uitgedacht. In het mobiliteitsplan dient het principe van knooppunten te worden doorgevoerd. Vervolgens is uitgangspunt bij elke toevoeging van een P+R of hub na te gaan of deze op een logische wijze in de structuur van knooppunten kan worden ingepast.

Laadvoorzieningen

○ Algemeen beeld en insteek

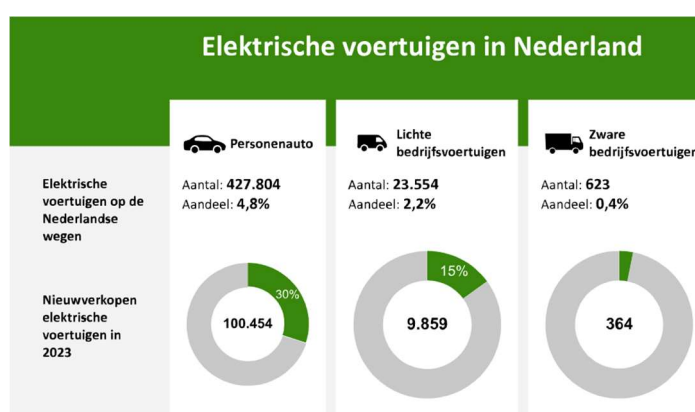
Het aandeel deels en volledig elektrisch aangedreven auto's groeit in Nederland en in Deventer. Dit brengt diverse specifieke beleidsvragen met zich mee. Voorbeelden hiervan zijn de laadvoorzieningen in de openbare ruimte, hoe om te gaan met laden als geen ruimte op eigen terrein voorhanden is en dergelijke. Op beleidsniveau speelt het vraagstuk van netcongestie, we proberen samen met de provincies en de energieleveranciers de uitbreidingsmogelijkheden van voorzieningen te optimaliseren.



○ Beschikbare gegevens

De Rijksdienst voor ondernemend Nederland houdt bij hoeveel elektrische voertuigen in Nederland worden verkocht. Aangegeven wordt welk aan deel dit is van het totale wagenpark. De onderstaande gegevens zijn op basis van de peildatum november 2023.

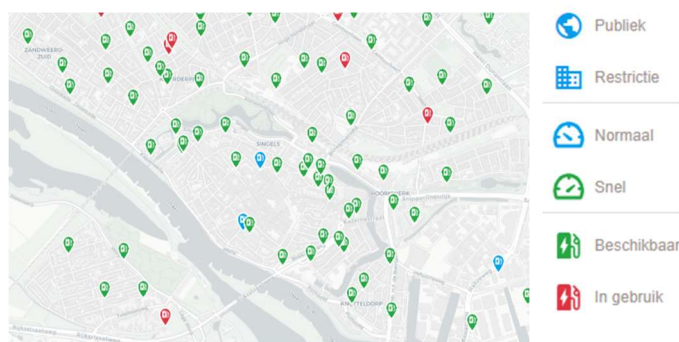
Qua laadvoorzieningen laat het dashboard van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zien dat per 30 november 2023 in Deventer 149 publieke laadpalen beschikbaar waren plus 32 snelladers. Daarnaast zijn er 288 lader 'semi-openbaar' beschikbaar: Ze liggen op particulier terrein, maar zijn openbaar toegankelijk.



Het ruimtelijk beeld hiervan is te zien op diverse websites. Onderstaand beeld komt van oplaadpalen.nl.

○ Interpretatie van gegevens

Het aantal beschikbare laadvoorzieningen neemt gestaag toe. Er blijft echter druk op staan. Dat komt omdat het aandeel elektrische auto's in Nederland en Deventer met de jaren toeneemt. Met de komst van de uitstootvrije zone zal ook een toename door gebruik van bestelwagens optreden.



● Input voor het mobiliteitsplan

De transitie naar elektrisch rijden verloopt voorspoedig. Dit brengt echter nieuwe zorgen met zich mee. Deels zijn deze onderdeel van het mobiliteitsplan: Gekeken moet worden naar blijvende beschikbaarheid op redelijke loopafstand en de gevolgen voor beschikbaarheid van plaatsen voor overige auto's. In andere kaders wordt het op peil houden van de energietoevoer aangesproken. In beide gevallen kan dit gevolgen hebben voor het ruimtegebruik.

5. Conclusies

De analyse heeft de volgende kernpunten opgeleverd.

Ten aanzien van de nader uitwerking

- De binnenstad verdient specifieke aandacht, omdat dit een belangrijke 'motor' is voor de stad en de omliggende regio. Tegelijkertijd kent de binnenstad bestaande ondernemers en een groeiend aantal bewoners, die om bescherming van hun belangen vragen. De binnenstad kent een beleidskader uit 2011 en kent diverse uitwerkingsplannen. Deze dienen te worden geactualiseerd en waar nodig herzien.
- De periferie, de buurten en wijken die rondom de binnenstad liggen, heeft te maken met uitstralingseffecten vanuit de binnenstad, maar kent ook een eigen mobiliteitsproblematiek. De periferie kent nog geen eigen beleidskader, dat moet worden in het mobiliteitsplan worden aangevuld met een beleids- en een beeld van uitvoeringsplannen.
- Voor beide zones is sprake van toename van verkeers- en parkeerdruk. De integrale opgaven voor woningbouw en bedrijvigheid telt daarbij op. Het mobiliteitsplan dient hiermee rekening te houden en richting te geven aan de inpassing van deze ontwikkelingen.
- De ontsluiting van de binnenstad en de periferie hangt samen met de hoofdwegenstructuur van de stad en de gemeente. Keuzes in dat kader moeten niet ten koste gaan van de kwaliteit van de mobiliteit en de omgeving in deze gebieden. Gezocht moet worden naar invullingen die in beide kaders die de invulling juist wederzijds versterken.

Ten aanzien van de resultaten van de analyse

- De analyse ten aanzien van bereikbaarheid en automobilititeit levert een beeld van autonome groei op, die verder wordt versterkt door de integrale opgaven. De resultaten van de beleidsinzet heeft dit de afgelopen jaren wel beïnvloed, maar niet wezenlijk veranderd. Om de situatie wezenlijk te veranderen en structurele congestie te voorkomen zijn fundamenteel andere keuzes gewenst, zoals:
 - Het garanderen van bereikbaarheid niet te beperken tot de auto, maar vanuit een breder perspectief van alternatieve modaliteiten te bezien. Op de Deventer schaal is de fiets hierbij het eerste alternatief, maar ook wandelen en deelmobiliteit spelen hierin een rol. Voor duurzaamheid is 'Verminderen, veranderen, verschonen' de juiste prioritering.
 - De parkeerproblematiek in de binnenstad en de uitstraling daarvan op de periferie vraagt om keuzes in optimaliseren van de verhouding tussen bewoners- en bezoekersparkeren. Vanuit ruimtelijk perspectief is parkeren direct voor de eigen deur soms niet langer mogelijk, in die gevallen moet gezocht worden naar goede alternatieven.
- De analyse leidt tot het aanpassen van de balans tussen bereikbaarheid en de overige doelen. Dat levert winst op voor de leefkwaliteit en de duurzaamheid. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat bereikbaarheid voor autoverkeer belangrijk blijft. In de voor te stellen transitie dient de ondergrens van blijvende (auto)bereikbaarheid helder te worden beschreven.
- Ten aanzien van alternatieve modaliteiten zijn in potentie veel mogelijkheden en kansen aanwezig. In feite loont investeren in alternatieven altijd, hoewel ook duidelijk is dat daadwerkelijk gebruik ook een kwestie van gedragsverandering is, die niet zomaar kan worden afgedwongen. Van belang bij de uitwerking van varianten daarbij is:
 - Vanuit beleid is de ontwikkeling van knooppunten en hubs als uitwerkingskader veelbelovend. Daarnaast is duidelijk dat beleid voor de juiste netwerken en kwaliteit voor voetgangers nader dient te worden uitgewerkt.

- Voor de modaliteiten fiets en de verkeersveiligheid zijn positieve stappen gezet, maar kan in een vervolgfase breder gekeken worden naar verbetering van zwakste schakels binnen de verplaatsingsketen. Voor openbaar vervoer is de situatie minder gunstig. Daar is de opgave optimaal met externe partners tot verbeteringen te komen.
- Binnenstad en periferie dienen naar behoren te worden bevoorrad. Door internetwinkels is de manier van bezorgen wezenlijk veranderd, wat leidt tot meer bewegingen in de binnenstad en periferie van met name bestelwagens. Tegelijkertijd is in 2025 de invoering van een uitstootvrije zone voor de binnenstad voor bestel- en vrachtverkeer voorzien. Dit vraagt om een helder en actueel beleidskader.

Ten aanzien van de verdere uitwerking

- Het direct betrekken van belangengroepen en bewoners- en ondernemersverenigingen leidt tot aanvullende inzichten en een breder, gedragen mobiliteitsplan. De kracht van externe belangengroepen ligt echter niet alleen bij beleidvorming, maar ook bij de inkadering en het uitvoeren van projecten.
- Een mobiliteitsplan dient daarom niet beperkt te blijven tot beleidskeuzes, maar dient zich ook te richten op de voorbereiding en uitvoering van projecten. Het wegnemen van bestaande knelpunten en het optimaal vormgeven van voorzieningen is minstens zo belangrijk bij het daadwerkelijk bereiken van een transitie op mobiliteitsgebied in de binnenstad en periferie.
- Ten aanzien van oplossingsrichtingen moet gewaakt worden voor het feit dat Deventer als middelgrote stad andere kenmerken heeft dan de grote steden. Oplossingen zullen soms minder relevant zijn (Rol van het OV, MaaS), maar in andere gevallen juist meer aandacht vragen (Bijvoorbeeld het regionaal belang en functie van de binnenstad).

6. Doorkijk volgende fasen

In dit hoofdstuk worden een aantal constatering gedaan die tijdens de analysefase aan het licht zijn gekomen, maar die pas in volgende fasen van de uitwerkingen benut zullen worden.

Nadere analyse nulnorm maatregel

Eind 2019 heeft het college het voornemen tot invoeren van een nulnorm maatregel ingevoerd. In 2021 is hiervoor een onderbouwing verschenen. Vanuit de raad zijn hiervoor aanvullende vragen gesteld. In de huidige kader zijn deze in een aanvullende analyse uitgewerkt. Deze is als separaat document verschenen. Op een later tijdstip wordt dit ingepast in de integrale afweging van maatregelen binnen het mobiliteitsplan.

Door de aanvullende analyse is een kwantitatief beeld van de gevolgen voor de schilwijken toegevoegd. Daardoor is duidelijk dat met 3-5 jaar knelpunten kunnen ontstaan in ongereguleerde schilwijken. Afhankelijk van de soort en diepte van maatregelen zoals die bijvoorbeeld in het mobiliteitsplan worden vastgelegd, kan de termijn korter of langer worden.

De aanvullende analyse geeft duidelijkheid voor de gevolgen voor nieuwe bewoners. Doordat parkeerkosten stijgen en alternatieven een significante looptijd hebben, is de keus alsnog een auto aan te schaffen of te behouden niet vanzelfsprekend. Zelfs indien dit gebeurt, ontstaan er alleen effecten in de ongereguleerde woonbuurten. De gemeente spant zich in deze buurten alsnog onder regulering te brengen.

Verduidelijkt wordt dat zowel een maatregel als effecten van de huidige analyse voor andere functies beperkt zijn. Tarieven voor vergunningen en abonnementen liggen voor deze groepen dicht bij elkaar, in principe is er geen krapte in parkeeraanbod en de kortparkeer opties zijn (veel) te duur om als bewonersoptie te worden gekozen.

Tenslotte wordt in de huidige analyse meer duidelijkheid geboden ten aanzien van de wijze waarop we als overheid omgaan met flankerend beleid, zowel ten aanzien van handhaving bij ongewenste als ten aanzien van stimulering van gewenste (toekomstige) alternatieven. Gewezen wordt op de financiële consequenties die dit voor de interne begroting met zich mee zullen brengen.

Keuzes bewoners nieuwe adressen	Gevolgen bestaande bewoners		Gevolgen voor ondernemers	De gemeente stimuleert alternatieven en voorkomt uitwassen door:
	Binnenstad	Schilwijken		
1 Geen auto of de auto wegdoen	Afname wachtlst, meer ruimte in zone	Vermindering druk bewoners bistad	Minder druk op kortparkeeropties	Fiets, wandel, OV en deelmob. opties Sturende (fiets)parkeernormen
2 Gemeentelijke garages / terreinen		Geen verandering	Toename druk kortparkeren koopavond, zaterdag	Quota op aandeel in kortparkeerareaal Quota op aandeel in garages (Passend alternatief voor gebruikers)
3 Commerciële opties				In gesprek met marktpartijen: Doel is bewonerscapaciteit uitbreiden
4 Jaarkaart schilwijken of buitencentrum		Toename druk als geen eigen terrein	Toename druk als geen eigen terrein	Quota op aandeel jaarkaarten, de optie wordt gesloten bij overgebruik
5 Parkeeropties aan de stadsranden		Geen verandering	Geen verandering	Capciteit uitbreiden, nieuwe opties bij gebiedsontwikkelingen toevoegen
6 Parkeren in woonwijken		Toename druk in de eigen wijk	Geen verandering	Stimuleren overgaan op regulering, Structureel grotere reguleringszone

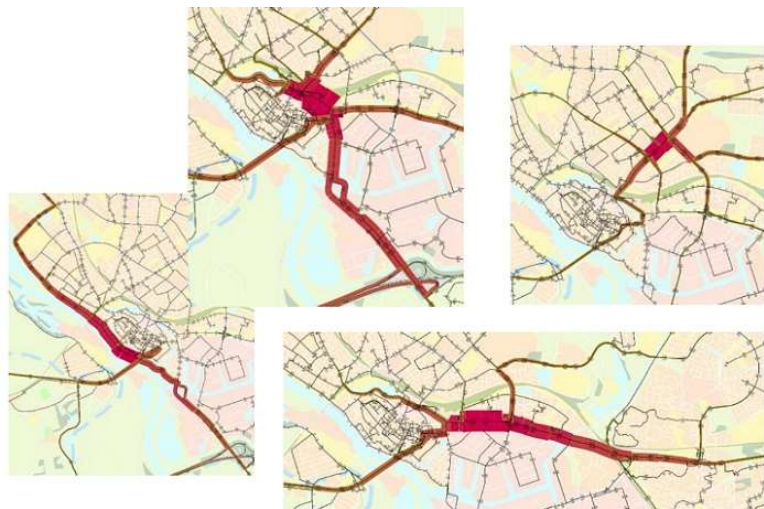
Benutten van het verkeersmodel in de uitwerking

Het Provinciaal verkeersmodel kent een aantal relevante scenario's die integraal kunnen worden doorgerekend. Deventer is bij het opstellen hiervan betrokken en deelt diverse databronnen om dit model zo accuraat mogelijk te houden. De belangrijkste scenario's zijn:

- De referentiesituatie (2020) en situatie 2030 zonder en met reeds besloten beleid (autonoom en vigerend). Deze dienen als de uitgangspunt om beleidsvarianten op door te kunnen rekenen.
- Situatie 2030 op basis van ontwikkelingen in een midden en hoog scenario. Hierdoor ontstaat een bandbreedte in de doorrekening van beleidsvarianten op basis van integrale ontwikkelingen.

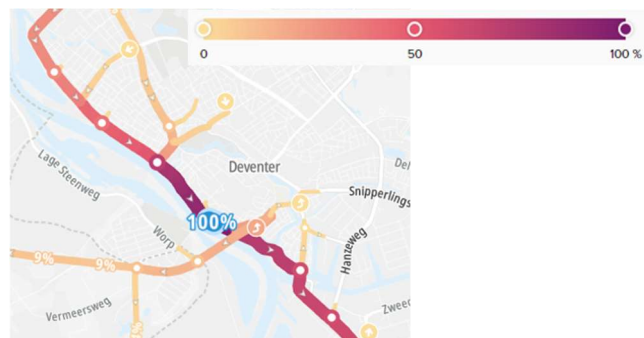
Het provinciaal verkeersmodel heeft de mogelijkheid een selectie van het verkeer te tonen dat over een bepaald wegsegment rijdt. In de uitwerking van scenario's vormen deze beelden een sleutel in het opstellen van scenario's. De reden hiervoor is dat per wegsegment precies kan worden bepaald welk deel van het verkeer doorgaand of bestemmingsverkeer is.

In het laatste geval kan bovendien bepaald worden of het doorgaand verkeer in hoofdzaak vanuit de noord-zuid verbinding of de oost-west verbinding over het wegsegment rijdt, of dat dit segment voor beide doorgaande verbindingen van belang is. In de figuur worden bij wijze van doorkijk de beelden van het verkeer bij De Welle, de Handelskade, de Brinkgeverweg en de IJsselkade getoond.



Zoals eerder aangegeven dient hiernaast gewerkt te worden aan aanvullende beleidskaders ten aanzien van wandelen als modaliteit, een optimalisering van verknoping van de diverse netwerken en een eigen plaats en beleidskader voor de periferie als gebied. Ook hierbij kan het verkeersmodel richtinggevend zijn.

Naast dit model stelt Tomtom de door hun verzamelde gegevens openbaar beschikbaar voor analyses. Tussen de beelden die door het Provinciaal verkeersmodel en dankzij Tomtom worden gegenereerd zijn verschillen merkbaar. Gegevens van Tomtom zijn gebaseerd op het traceren van de positie van mobiele telefoons en in-car navigatiesystemen (floating car data) en geven zo een actueel beeld van heden en recent verleden. Dit maakt analyses op het gebied van gemiddelde rijksnelheden en herkomsten en bestemmingen van verkeer via 'selected links' mogelijk. Voorbeelden van elk hiervan zijn hieronder aangegeven (Links rijksnelheden in de avondspits, rechts selected link De Welle, gegevens van oktober 2023).



Insteek voor deze gegevensbron zal zijn dat we de beelden van Tomtom gebruiken als manier om resultaten vanuit het verkeersmodel aan te spiegelen en waar nodig verbeteren. De reden hiervoor is dat het verkeersmodel niet alleen verkeersgegevens, maar ook gegevens over bijvoorbeeld arbeidsplaatsen en bevolkingsaantallen meeneemt. Daarnaast kunnen in scenario's hierbij infrastructurele en andere ontwikkelingen worden toegevoegd of weggelaten. Dat laat onverlet dat de referentie vanuit Tomtom analytics een verrijking van het mobiliteitsplan zal vormen.

Concretiseren van het begrip 'autoluw'

Door verschillende partijen is de vraag gesteld wat nu precies met het begrip 'autoluw' wordt bedoeld. De vraag is over welke delen van het verkeer we het dan hebben. De belangenvereniging voor de buurten in de binnenstad stelt voor dit nader te duiden door verkeer onder te verdelen in de verschillende motieven, herkomsten en bestemmingen en dergelijke. Op die manier kan per onderdeel bepaald worden of en zo ja op welk moment deze onderdeel dient te worden aangesproken als onderdeel van een autoluw beleid.

Daarnaast geeft SBBD aan dat vaak wordt benoemd dat parkeren langs de randen van de binnenstad opgelost dient te worden, maar dat onduidelijk is op welke locaties daarvoor de juiste voorzieningen aanwezig zijn of zullen worden gerealiseerd. Dat geldt zowel voor bewoners- als voor bezoekersparkeren. Uitwerken van het begrip autoluw wordt daarmee een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

Ook de nationale overheid signaleert dat in veel gemeenten ingezet wordt op het autoluw maken van binnensteden. Het planbureau voor de leefomgeving en het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft als handreiking hiervoor de brochure 'Autoluw beleid gemeenten' uitgebracht. In bijlage 3 worden de hoofdpunten hiervan samengevat. Deze kunnen als basis voor de uitwerking van het mobiliteitsplan dienen.



Inhaalslag modaliteit wandelen

Voor het consequent invullen van een mobiliteitsplan volgens het STOMP principe moet de beleidsuitwerking voor wandelen worden aangepast. Nodig hiervoor is een uitwerking van de wandelstructuur plus een toelichting waarin de overige kernpunten in de optimaliseren van het wandelen als modaliteit worden benoemd.

Voor wandelen, maar ook voor de fiets is het noodzakelijk de 'klantreis' goed in beeld moet worden gebracht, met name de laatste kilometer. Hoe kom je de binnenstad in, heb je groen licht, is het veilig genoeg, waar zet ik mijn fiets (veilig, droog) neer. Op die manier wordt ook het wandel en/of fietsdeel van in afstand langere verplaatsingen meegenomen.



Voor het vervolg wordt de CROW-KpVV publicatie 'Toepassen STOMP' van januari 2023 benut voor de juiste kaders en voorbeelden. De publicatie 'Ons plan' van Wandelnet en Rebel van september 2023 zal benut worden voor het bijpassen van een effectief kader voor de modaliteit wandelen.



7. Bijlagen

Bijlage 1 - Amendement mobiliteitsplan november 2021

AMENDEMENT 3.2

Raadsvergadering 10 november 2021

Agendapunt	1. Begroting 2022 - 2025
Onderwerp	Mobiliteitsplan binnenstad & periferie (alle wijken rondom het centrum)
Indiener(s)	Hennie Eltink (Gemeentebelang), Daaf Ledeboer (VVD)
Mede-indiener(s)	Henk Groothuis (CDA), Bert Kleine Schaars (Deventer Belang), Baran Aydin (PvdA)

Voorgesteld wordt om een nieuwe prestatie aan het programma Leefomgeving toe te voegen:

- Het opstellen van een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie
Dit plan voor de voorjaarsnota 2022 aan te leveren aan de gemeenteraad.

opgave	programma	2022	2023	2024	2025
Opstellen van integraal mobiliteitsplan					
	Mobiliteitsfonds parkeren	€ 40.000	-	-	-

Het benodigde bedrag van € 40.000,-- wordt in mindering gebracht op de reserve Mobiliteitsfonds Parkeren.

Toelichting

Vanuit de Agenda binnenstad 2.0, die onlangs in de raad besproken is, wordt er een duidelijke behoefte gevoeld aan een integrale aanpak van de mobiliteitsvraagstukken in en rond de binnenstad. Op dit moment ontbreekt het voor de raad aan overzicht en samenhang tussen de verschillende opgaven:

- Bereikbaarheid (OV, auto, fiets en te voet)
- Parkeren voor bewoners, bezoekers en bedrijven (zowel auto als fiets)

Daarbij zullen we in de nabije toekomst bestuurlijk geconfronteerd worden met de effecten van het voornemen om in de binnenstad en centrumschil fors woningen toe te voegen en de plannen voor de Kien om bedrijvigheid in en om het centrum een impuls te geven.

Bij het opstellen van een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is het noodzakelijk om betrokken partijen als ondernemers, bewoners, binnenstadsmanagement, maar ook de fietsersbond actief bij de planvorming te betrekken.

Met een breed gedragen mobiliteitsplan wordt de raad beter in positie gebracht voor haar kaderstellende en controlerende rol.

Raadsvergadering d.d. 10 november 2021

BESLUIT: Aangenomen met 35 stemmen voor en 1 stem tegen van de fractie Deventer Sociaal.

Autoluw gebied	Een gebied, waarin de omvang van het autoverkeer in enige mate wordt teruggedrongen. Doel is veelal het verhogen van de leefbaarheid. Een voorbeeld is het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer in een gebied en dit gebied zodanig inrichten dat de snelheid laag is, veelal maximaal 30 km/uur. De inrichting kan bestaan uit snelheidsremmende maatregelen, al of niet in combinatie met afsluitingen voor (delen van) autoverkeer.
Barrière	Belemmering van de doorgang, veroorzaakt door fysieke beperkingen en/of hoge intensiteiten en/of hoge snelheden gemotoriseerd verkeer. Barrièrevorming treedt vooral op voor het langzaam verkeer als 500 meter of meer om moet worden gereden.
Dakpan-principe	Het beleidsprincipe dat de gemeente Deventer hanteert in de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer door de stad. Hierbij stimuleren we om opeenvolgend doorgaande verkeersstromen te bundelen en te laten rijden via de N348 en het Hanzetracé. Hierdoor ontstaat in de rest van de stad ruimte voor meer verblijfskwaliteit en een beter fietsklimaat.
Hoofdwegenstructuur	Het geheel aan wegen, die als belangrijkste functie hebben om de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer te faciliteren. Hoofdwegen in de kom van Deventer hebben meestal een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur.
IC verhouding	De verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) is de indicator voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van een weggedeelte. Deze wordt vaak afgekort als de IC verhouding. Als deze 0,8 of kleiner is kan het verkeer zonder files worden afgewikkeld, tussen 0,8 en 0,9 zorgt voor een gevoeligheid van verstoringen, en hoger dan 0,9 levert een slechte verkeersafwikkeling door structurele stagnatie op.
Ontwikkelzone	Een gebied waar integrale (her)ontwikkeling plaatsvindt. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling bij Roto Smeets en de ontwikkeling van De Kien, het gebied dat de stationsomgeving en de kennisbedrijven en onderwijsinstellingen ten oosten daarvan bevat.
Nulnorm maatregel	Een nulnorm maatregel bij ruimtelijke ontwikkelingen houdt in dat geen of weinig afkoop van parkeerplaatsen wordt gevraagd, maar dat nieuwe bewoners geen recht krijgen op afname van parkeerproducten tegen gereduceerd tarief. Dit is anders dan het huidige beleid, waarbij de parkeervraag conform de geldende normen dient te worden afgekocht.
Periferie	Hiermee bedoelen we de wijken die rond de binnenstad liggen (Raadsamendement 3.2 van 10 november 2021). In de praktijk gaat het om de wijken en buurten die invloed ondervinden van de binnenstad. Raambuurt is soms deel van de binnenstad en soms van de periferie, Tuindorp en Rollecatekwartier komen niet in alle aspecten terug, maar worden waar relevant benoemd. De Deltabuurt zien we als onderdeel hiervan, omdat daar deels regulering van parkeren plaatsvindt.
Verkeersmodel	Computermodel dat een versimpelde weergave geeft van de werkelijkheid en helpt bij het krijgen van inzicht in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen. Deventer maakt gebruik van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO) dat door de provincie

samen met gemeenten is opgesteld. Dat verkeersmodel kent 5 varianten: 2020 (Basisjaar), 2030 en 2040 (elk met een midden- en hoog scenario).

Selected link	Een selected link geeft voor een gekozen wegvak aan waar het verkeer op dat wegvak vandaan komt en waar het naar toe gaat. Het is een goed middel om de effecten van het eventueel remmen of afsluiten van een bepaald wegdek voor gevolgen heeft op het hele wegennet.
Verblijfsgebied	Gebieden die primair een woonfunctie hebben. Wegen in een verblijfsgebied hebben meestal een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur.
Verkeersintensiteit	Het aantal verkeerseenheden dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert.
Vervoersmodaliteiten	De manieren waarop mensen en goederen zich kunnen verplaatsen. In Deventer hanteren we personenauto, fiets, openbaar vervoer en wandelen als hoofdmodaliteiten. In bereikbaarheidsdiscussies willen we al deze vormen op orde hebben. Dan spreken we van multimodale bereikbaarheid. Voor goederen zijn vrachtwagen, trein of vervoer over water gangbare modaliteiten.

Bijlage 3 - Toelichting op de figuren inzake autobezit en parkeerruimte per buurt

Op bladzijde 20 worden vier figuren getoond met demografische informatie en parkeergegevens voor de buurten van de binnenstad en periferie. In deze bijlage wordt de bijbehorende tabel getoond en wordt uitgelegd hoe deze is samengesteld.

Op de website www.staatvandeventer.nl wordt het aantal huishoudens weergegeven. Via statline.cbs.nl kan het aantal geregistreerde personenauto's per buurt worden vastgesteld. Door die twee te delen ontstaat een beeld van het aantal personenauto's per huishouden, zoals weergegeven in de tabel hieronder. In algemene zin geldt dat het aantal personen per huishoudens toeneemt naarmate de buurt zich verder van het centrum af bevindt.

In de blauw gekleurde kolommen wordt het aanbod van parkeerplaatsen vermeld. Deze is ontstaan door gegevens uit de tweejaarlijkse parkeermonitor. In de laatste kolom kan vervolgens worden aangegeven wat het gemiddelde parkeeraanbod op maaiveld per buurt is. In sommige gevallen is dit opvallend laag, omdat men daar deel in pandige parkeervoorzieningen heeft.

Wijk (SvD)	Buurt	Personenauto's per huishouden	Aantal huishoudens			Parkeerplaatsen op maaiveld per huishouden (* deels in pandige voorzieningen)	
		2022	2022	Maaiveld parkeerplaatsen 2023			
				Gereg.	Vrij		Totaal
Binnenstad	Binnenstad Centrum	0,5	1.746	423	-	453	0,26
	Binnenstad Bergkwartier	0,7	403	155	-	160	0,40
	Binnenstad Noordenbergkwartier	0,5	473	192	-	195	0,41
	Binnenstad Noordenbergsingel	0,7	210	238	-	247	1,18
	Binnenstad Singels	0,9	678	652	-	690	1,02
Schilwijken / buurten	Binnenstad Raambuurt	0,8	521	168	-	171	0,33 *
	Voorstad Oosterstraat	0,5	876	750	-	799	0,91
	R.wijk B.weide	0,9	361	138	-	138	0,38 *
	Zandweerd Noorderplein	0,7	615	105	395	510	0,83
	Voorstad Rielierweg-West	0,6	768	140	250	400	0,52
	Zandweerd Lange Zandstraat	0,8	749	-	485	510	0,68
	Binnenstad Knutteldorp	0,7	897	-	465	479	0,53
	Voorstad Burgemeestersbuurt	0,8	545	-	579	591	1,08
	R.wijk B.weide	0,9	524	230	425	655	1,25
	Voorstad Rode Dorp (Zuid)	0,7	105	45	45	92	0,88
Omgeving	Zandweerd Zandweerd-Zuid	0,8	1.330	-	2.200	2.200	1,65
	Zandweerd Zwolseweg	1,1	993	-	1.340	1.340	1,35
	Voorstad Oudegoedstraat (ZO)	0,8	50	-	41	41	0,82
	Voorstad Rielierweg-Oost	1,1	819	-	1.550	1.550	1,89
	De Hoven	1,1	965	-	1.086	1.097	1,14

De brochure kijkt naar de oorzaken en gevolgen van de toename van het inzetten op autoluw beleid door gemeenten. Ook wordt bekeken hoe de nationale overheid deze omslag optimaal kan ondersteunen, bijvoorbeeld door onderzoek en kennisdelen zoals in het rapport wordt gedaan. Gemeenten voeren on uiteenlopende redenen een autoluw beleid (zie de figuur).

De mate van belang per gemeente hangt af van twee factoren: De mate waarin openbare ruimte en leefomgeving onder druk staan en de mate waarin bewoners afhankelijk zijn van de auto om voorzieningen en banen te kunnen bereiken.

De dominante rol van ruimte voor auto's is met name een reden voor middelgrote steden voor het voeren van een autoluw beleid. Voor die steden blijft echter ook de rol van de eigen auto noodzakelijk, omdat OV en fiets over het algemeen geen 'dekkend' bereikbaarheidsalternatief vormen. Waar vanuit ruimte en milieu autoluw beleid wordt gestimuleerd, dient ook rekening te worden gehouden met een blijvende rol van de eigen auto in verschillende levensfasen.



Autoluwe maatregelen zijn in te delen in 3 categorieën:

- Aanpassing van de bebouwde omgeving: verdichting van steden, mengen van functies;
- Parkeermaatregelen: het verminderen van het aantal parkeerplekken, het introduceren of verhogen van parkeertarieven en parkeervergunningen en het op afstand van de bestemming laten parkeren bij hubs;
- Aanpassing van wegen en straten: maatregelen die de doorstroming reguleren en de rijsnelheid van de auto beperken.

Autoluwe maatregelen kunnen voordelig zijn voor gezondheid, leefbaarheid en veiligheid. Daarmee wordt bijgedragen aan de brede welvaart. Voor bereikbaarheid kunnen de gevolgen zowel positief als negatief zijn. Met name op plaatsen waar de auto een blijvende rol speelt bij het kunnen bereiken van voorzieningen, vormt het verhogen van weerstand voor autogebruik soms een verschraving van mogelijkheden, met name voor mensen die in gebieden wonen waar OV en fiets geen vanzelfsprekende alternatieven.

Als de netwerken hiervoor (nog) ontbreken, is de kans op gemengde of zelfs negatieve effecten van een maatregel aanwezig. Dat kan zich ook uiten in parkeeroverlast in omliggende wijken en/of sluipverkeer bij daadwerkelijk afsluiten van verbindende routes.

Ook kunnen maatregelen grotere impact hebben op mensen die geen auto hebben versus diegenen die wel een auto hebben. De maatregelen moeten dus op alle aspecten van brede welvaart worden afgewogen, zie de figuur hiernaast.



Per maatregel wordt tenslotte een inschatting gegeven van de impact die deze heeft op de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. De indeling kan een leidraad vormen bij het verder uitwerken van de Deventer ontwikkelvarianten.

	Effect op autobezit	Effect op autogebruik
Bebouwde omgeving		
Verdichting	↓	↓
Func tiemenging	↓	↓
Parkeren		
Verwijderen van bestaande parkeerplaatsen	?	↓
Stringente parkeernormen nieuwbouw	↓	↓
Parkerenvergunningen	↓	?
Verhogen parkeertarieven	↓	?
Parkeren op afstand	?	?
Wegen en straten		
Wegafsluiting/ 'Knip'	↓	?
Autlow centrum	?	?
30 km/ u straten	↓	?
Herinrichting straten	↓	?

- ↓ Afname
- ↓ Geringe afname
- ? Effect is onbekend

Tabel 1: Autoluwe maatregelen en het effect op autobezit en autogebruik op basis van literatuuronderzoek

	Bereikbaarheid	Leefbaarheid	Veiligheid	Gezondheid
Bebouwde omgeving				
Verdichting	●●●	●●	●●	●●
Func tiemenging	●●●	●●●	●●●	●●●
Parkeren				
Verwijderen van bestaande parkeerplaatsen	●●	●●	●●	●●●
Stringente parkeernormen nieuwbouw	●●●	●●●	●	●●●
Parkerenvergunningen	●●●	●●●	●	●
Verhogen parkeertarieven	●●●	●●●	●	●●
Parkeren op afstand	●	●●	●●	●●●
Wegen en straten				
Wegafsluiting/ 'Knip'	●●	●●	●●●	●●●
Autlow centrum	●●	●●	●●●	●●
30 km/ u straten	●	●	●●●	●
Herinrichting straten	●●●	●●●	●●●	●●●
Investerings in fietnetwerk	●●●	●●●	●●●	●●●

- Hoge impact
- Gemiddelde impact
- Lage impact

Tabel 2: Inschatting impact autoluwe maatregelen op de doelen van de brede welvaart

Overigens worden in het onderzoek naast de drie hoofdcategorieën overige maatregelen als toepassen van STOMP, Werkgeversaanpak, faciliteren van deelmobiliteit, nul-emissiezones en regionale fietsroutes in een ruime meerderheid van de grote én middelgrote steden als nuttige aanvullende maatregelen gezien en ingezet.

In de eindrapportage zullen zaken als een begrippenlijst en een bronvermelding worden toegevoegd. In de huidige versie worden enkel documenten benoemd waarnaar in de huidige fase wordt verwezen.

Gemeentelijke beleidsstukken

[Plan van aanpak Hoofdwegenstructuur en Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie Bestuursakkoord Deventer 2022-2026 'Dichtbij, betrokken & bevlogen'](#)
[Overzicht vastgesteld mobiliteits- en parkeerbeleid binnenstad en schilwijken Deventer 2022](#)
[Omgevingsvisie Deventer 2019](#)

Bovenlokale beleidsstukken

[Mobiliteitsagenda Regio Stedendriehoek 2023 - 2027](#)
[Toekomstperspectief automobility 2040](#) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Mobiliteit en economische vitaliteit Binnenstad Deventer' van BRO/ Movares i.o.v. SDBM.
(Nog niet openbaar beschikbaar)

[NM-Mobiliteitsvisie-2023](#) 'Een frisse kijk op reizen', Natuur & Milieu.
[Ons plan wandelnet & rebel september 2023.pdf](#)
[TLN-Gemeentemanifest-2022.pdf](#) Distributie en logistiek, Transport en Logistiek Nederland.
[handreiking-netwerk-mobiliteitshubs-en-knooppunten.aspx \(crow.nl\)](#)
[Autoluw beleid gemeenten Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)
[toepassen-stomp.aspx \(crow.nl\)](#)

Databestanden en mobiliteitsgegevens

[Dashboard Verkeer en vervoer](#) De regionale klimaatmonitor van de Rijksoverheid.
[STAR Verkeersongevallen kaart | VIA Software](#) Cijfers over verkeersongevallen in Deventer.
[Reizigersgedrag | NS Dashboard \(nsjaarverslag.nl\)](#) Gebruik van NS station Deventer.
[www.rvo.nl](#) Gegevens over elektrische voertuigen, Rijksdienst voor ondernemend Nederland.

[Parkeermonitor 2021 gemeente Deventer](#)

Verslag Focusgroep Binnenstad en Periferie

Datum: 23-10-2024

Locatie: Oude Raadzaal, Stadhuis Gemeente Deventer

geeft een korte weergave van het proces tot nu toe.

Vandaag wordt het rapport "ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan" besproken. Dit is door Goudappel in opdracht van de gemeente opgesteld. Hierop zijn nog op- en aanmerkingen op te maken. Dit wordt als input gebruikt voor het tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie. Als de opmerkingen verwerkt zijn wordt dit ter besluitvorming aan college en raad aangeboden.

Op een vraag over de tekst wordt geantwoord dat nu de kaarten en het deel van Goudappel besproken wordt. Input voor de tekst kan gegeven worden maar vandaag gaat het daar niet over.

Er wordt opgemerkt dat de tekst bij de kaarten erg summier is. De systematiek is nog niet in orde. Goudappel geeft aan dat de context bij de kaarten nog gegeven zal worden maar geeft ook aan dat er weinig tijd is omdat de raad een harde deadline heeft gegeven.

Vanuit de groep wordt gewezen op een goede balans tussen de economische vitaliteit en de mobiliteit. Goudappel geeft aan dat er nu om consent wordt gevraagd op de must-have's zoals die nu op de kaarten zijn aangegeven. Goudappel geeft aan ook aandacht te hebben voor de economische vitaliteit.

Er wordt gevraagd naar de status van dit tussendocument omdat de ervaring leert dat dit straks het stuk is waarin alles al vastgelegd is, en dat enige inspraak dan bijna onmogelijk is. Er zal ieder keer gewezen worden naar dit document met de mededeling dat het raad het zo besloten heeft. De benaming van een tussendocument suggereert juist dat er wel nog inspraak is.

Kan de focusgroep nu opgeheven worden of blijft deze groep ook in het vervolg proces betrokken?

Conclusie is dat de economische vitaliteit terug zal komen en dat er een plan van aanpak komt voor het vervolg, met daarin een adviesrol voor de focusgroep.

Naar aanleiding van deze conclusie wordt er ook gewezen op de mobiliteit en verkeersveiligheid, deze focusgroep is er niet alleen voor de economische vitaliteit.

Genoemd wordt de keuzewijzer over de mobiliteit van Deventer. Daarbij hebben 2014 deelnemers de keuzewijzer ingevuld, waarvan 94% uit Deventer kwam. geeft een toelichting op de keuzewijzer. Ze geeft ook aan dat de vragen pretentius over konden komen maar dat dat een reden had. Soms moet je mensen uitdagen om erachter te komen wat ze echt willen. Het open veld is ook vaak gebruikt en deze informatie wordt ook gebruikt als input voor het opstellen van de plannen.

Goudappel geeft een toelichting op de ingrediënten.

De volgende opmerkingen worden gegeven.

- Is een fietsenstalling bij de Stadspoortgarage wellicht een idee.
- Hoe worden de looproutes verder uitgewerkt? En hoe gaat het met het lopen als na-transport (dat is 70%). Goudappel geeft aan dat er nog wat looproutes beter/aantrekkelijker gemaakt kunnen worden.
- De hub bij Roto is soms slecht bereikbaar doordat de sluisen dicht zijn. De gemeente geeft aan dat er een afspraak ligt dat de sluis dicht moet blijven tijdens de spits.

- Wat is de invloed van de nieuwe hubs op het verkeer vanuit Schalkhaar en Diepenveen, zodat onder andere de Brinkgreverweg ontlast wordt? Er is nu te veel gefocust op de zuid- en westzijde. Goudappel geeft aan dat er ook aandacht komt voor de andere zijden, maar na 2030.

- Op de kaart staat geen duidelijk P bij de Centrumgarage. Goudappel geeft aan dat dat al een goede P is waar mooie dingen gebeuren en dat hij daarom niet veel aandacht krijgt in dit plan. De Centrumgarage kan juist als voorbeeld dienen.

- Opgemerkt wordt dat als de Stationsstraat autoluw wordt, dat dan de Centrumgarage minder goed bereikbaar wordt.

- Ook wordt opgemerkt dat de Singelstraat en Sijzenbaanplein (weg naar de Centrumgarage) geen fijne route is om lopend de stad in te gaan.

- Er wordt opgemerkt dat er maar 6 extra maatregelen zijn genoemd naast de bestanden HWS. Niet alles van wat de focusgroep eerder heeft genoemd komt terug in het huidige document. Er missen heel wat van de wensen. Er is feedback nodig op de voorgestelde maatregelen. Goudappel zal aangeven waarom ze niet zijn opgenomen.

- Hoe staat het afsluiten van de Bokkingshang en Emmastraat in verhouding tot het omrijden voor de direct aanwonenden? Goudappel geeft een toelichting. Ze hebben inzichtelijk gemaakt dat een en ander verschuift en het is ook vooral bedoeld voor het doorgaande verkeer dat om moet gaan rijden. Dus er zal ook minder overlast zijn voor de direct aanwonenden.

geeft aan dat bekend is dat als er een verandering wordt doorgevoerd in het wegennetwerk, dat er dan verschuivingen plaatsvinden. Er wordt in kaart gebracht welk effect de maatregelen zullen hebben en dan is het een belangenafweging.

- Er wordt een suggestie gedaan om mensen meer te verleiden het gewenst te doen (of andere alternatieven) ipv het afsluiten van wegen.

- ook wordt aandacht gevraagd voor de fiets. vraagt nog een keer aandacht voor de fiets en is het niet eens met de problemen van het afsluiten van de weg. Hij wil graag wat nuance aanbrengen. Discussie graag ook aandacht voor de fiets.

- Er wordt gevraagd naar beelden van de maatregelen, maar dat is nu te gedetailleerd en verschilt ook per locatie en per op te lossen "probleem".

- Opgemerkt wordt dat fietsers steeds sneller gaan en dat je dus de fietser niet dichterbij het centrum wilt hebben.

- Een verbreding van het fietsgedeelte op de brug zou mooi zijn, maar waar haal je de ruimte vandaan? Dat zal via de constructie moeten gebeuren. Let ook op de ruimte voor de bakfiets want die zijn er ook steeds meer en hebben in de breedte meer ruimte nodig.

- Denk ook eens aan een trottoir op de Wilhelminabrug, het is nu verwarrend tussen fietsers en wandelaars.

is binnengekomen. Hij bedankt de deelnemers voor de deelname aan de focusgroep, namens het gemeentebestuur.

Er wordt afgesloten met het plakken van geeltjes op de plattegronden. De deelnemers worden gevraagd welke maatregelen ze nog missen.

De gemeente aan dat opmerkingen ook nog later toegezonden mogen worden, maar wel graag beknopt.

Overzicht nagekomen reacties n.a.v. bijeenkomst focusgroep 23-10-24

Tijdens de bijeenkomst van de focusgroep is de rapportage van Goudappel besproken, "ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan". Een aantal belangengroepen heeft na de bijeenkomst nog een reactie gestuurd. Onderstaand is per belangengroep de strekking van de reactie kort beschreven.

SBBB

SBBB geeft aan dat het huidige product vanwege tijdsdruk onaf is. Knelpunten en wensen die door focusgroep zijn ingebracht en die voor een groot deel de bewoners van de binnenstad betreffen komen hierdoor onvoldoende terug. Dit betreft onder meer het veraangenamen voor bewoners van de binnenstad (luchtverontreiniging, lawaai, barrièrewerking, overlast, onveiligheidsgevoel/onveiligheid). Aan het verkeer in de binnenstad wordt geen aandacht besteed.

SBBB geeft aan in te kunnen stemmen met de ingrediënten en heeft volgende wensen en aanbevelingen:

- De Welle over het gehele traject (brug tot brug) afwaarderen naar 30km/u;
- 30km/u invoeren op de Wilhelminabrug;
- Verkeersveiligheid en overlast door hardrijden en showrijden aanpakken;
- Onderzoek parkeernormen en regels, waaronder parkeerbehoefte en noodzakelijke capaciteit.

Comité Groen van Oldenielstraat

Het Comité Groen van Oldenielstraat vraagt expliciet aandacht voor schone lucht in de rapportages. Dit aspect speelt uiteraard rond de Van Oldenielstraat.

Fietsersbond

De Fietsersbond heeft onderstaande wensen en aanbevelingen:

- Fietsparkeren op de Nieuwe Markt, bij voorkeur gratis en bewaakt en geschikt voor e-bikes. De Fietsersbond geeft aan dat de huidige voorzieningen in dit deel van de stad marginaal zijn.
- Voor de ontwikkeling van de fietsbereikbaarheid van de stad vanuit het zuiden vanuit de Zutphenseweg is het van hoge prioriteit om een fietspad aan te leggen over de dijk voor de Pothoofdflats langs. De Fietsersbond hoopt daarnaast dat de voorgestelde maatregelen zoals 30-km bij de Welle-Vispoort en de knip in de Emmastraat en de Bokkingshang al voor de nodige auto-verlichting gaan zorgen.

Centrumgarage Deventer

De Centrumgarage Deventer geeft aan dat de Centrumgarage onderbelicht wordt, terwijl deze garage het belangrijkste bronpunt van de binnenstad is. De Centrumgarage benadrukt de belangrijke regionale functie van Deventer en dat de binnenstad ook in de nieuwe plannen deze functie moet blijven vervullen. Hierbij hoort een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer, omdat de bezoeker per auto verantwoordelijk is voor 60% van de omzet in de binnenstad.

Verder pleit de Centrumgarage voor verleiden als belangrijkste middel in plaats van sturing. Mensen moeten verleid worden andere routes te nemen, men kiest vanzelfsprekend de snelste weg daarom moeten alternatieve routes dermate aantrekkelijk worden dat de automobilist automatisch niet meer de routes door of langs de binnenstad gebruikt.

SDBM

SDBM geeft aan dat economische vitaliteit van de binnenstad een belangrijke factor is naast het STOMP principe om maatregelen aan te toetsen. Deventer heeft een steeds belangrijker wordende regiofunctie, waarbij bereikbaarheid met de auto een belangrijke rol speelt. Circa 60% van de omzet in middelgrote steden wordt gegenereerd door autobezoekers, met name uit de regio. Maatregelen dienen aan deze twee aspecten getoetst te worden om tot gewogen oordeel te kunnen komen.

SDBM pleit er dan ook voor dat deze twee aspecten in het komende traject in het afwegingskader worden meegewogen.

Daarnaast geeft SDBM met betrekking tot de voorgestelde maatregelen aan dat deze vrijwel allen gesteund worden. Uitzondering is de maatregel van het mogelijk maken van fietsen in de Engestraat. Dit staat namelijk haaks op het toevoegen van kwaliteit in deze straat in de vorm van horeca met terras.

PWD

PWD steunt de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen voor de binnenstad van Deventer, die volgens hen positief bijdragen aan de bereikbaarheid, leefomgeving en leefbaarheid en noodzakelijk zijn vanwege de groei van de woningvoorraad.

PWD geeft verder aan graag inzicht te willen krijgen welke door de focusgroep voorgestelde maatregelen zijn afgefallen onderbouwd met een korte argumentatie

Daarnaast verwacht PWD dat de uitvoering per project wordt uitgewerkt en beslist.

PWD is daarnaast kritisch op het proces van het afgelopen jaar en ziet mogelijkheden voor verbetering van de samenwerking. Ze stellen voor dat de gemeente een evaluatie organiseert, waarbij verschillende betrokkenen in kleinere groepen worden uitgenodigd om de dialoog te bevorderen.

Must have maatregelen

Loop/fietsbruggen tussen binnenstad en hubs De Kien en Roto Smeets
Verbeteren looproutes van / naar centrum: Station - centrum, Singelstraat - Sijzenbaanplein en Brinkgarage - centrum.
Fietsenstalling in de nabijheid van de Boreel / ingang Walstraat
Aansluiten bij projectgroep fietsparkeren. Verbeteren van faciliteiten voor fietsers in de binnenstad, inclusief uitbreiding van fietsparkeerplekken, waaronder een bebouwde fietsparkeervoorziening "Op de Keizer", naast de Centrumgarage.
Uitbreiden fietsenstalling station noordzijde (i.c.m. tunnel)
Nieuwe fietsenstalling Brink/Zandpoort
Verbreding fietspaden op- en afdgangen spoorbrug
Van GOW 50 naar GOW 30:
- Brinkeverweg
- Veenweg
- Johannes Van Vlotenlaan
- Hoge Hondstraat
- Ossenweerdstraat
- Rijsterborgherweg
- Zwolseweg tussen Noorderplein en Ceintuurbaan
Mobiliteitshub Roto Smeets & De Kien als prioriteit.
Ontwikkelen bestaande garages Stadspoort, Boreel en Brink tot hubs
Capaciteit op Melksterweide uitbreiden met 80 parkeerplaatsen
Knip voor doorgaand autoverkeer Bokkingshang en Emmastraat t.h.v. kruispunt met N344/Rijksstraatweg
Verbeteren koppeling centrum/stad en IJssel door plaatselijk terug naar 30 km/uur op de Welle en Mimik.
Herinrichting Industrierweg voor(auto)verkeer

Must have onderzoeken

Onderzoek goederenroutes en logistieke hub incl. borgen basisnet bevoorrading.
Onderzoek voetgangersnetwerk binnenstad en periferie inclusief routing.
Onderzoek haalbaarheid deelmobiliteit in binnenstad en periferie.
Vernieuwen parkeerbeleid
Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad

Koppelkans met lopende projecten**Planning****Werkwijze**

Versnellingsprojecten Centrumschil	2025 - 2026	Onderdeel uitwekingsprojecten Centrumschil
Agenda Binnenstad 2.0 Pijler 1.3/3 Entrees binnenstad en balkons / herinrichting Singelstraat	2026 - 2027	Volgt op uitwerking onderzoek in 2025
Fietsparkeren binnenstad	2028	Indien mogelijk, kansen bestaande panden benutten
Fietsparkeren binnenstad	2025	Projectmatige aanpak. Aansluiten bij projectgroep fietsparkeren.
Ontwikkeling spoorzone i.s.m. NS / Prorail	2027	Loopt mee met ateliers ontwikkeling 4e spoor
Uitvoeringsagenda fiets 2022 - 2026	2026	Indien mogelijk, kansen bestaande panden benutten
Lobby bij Provincie / Prorail		Overleg met Provincie / Prorail
Must have HWS - Geen onderhoudsopgave		In kaart brengen, middelen via VJN of cofinanciering
Must have HWS - Geen onderhoudsopgave		In kaart brengen, middelen via VJN of cofinanciering
Must have HWS - Reconstructie	2025 - 2027	Uitvoering
Must have HWS - West / Oost reconstructie	2025 - 2026	Oost 2025, West 2026 in Uitvoering
Must have HWS - Geen onderhoudsopgave		In kaart brengen, middelen via VJN of cofinanciering
Must have HWS - Asphalt deklaag vervangen	2027	Aanvullende middelen zoeken
Must have HWS - Onderzoek 2025	ntb	Meenemen in onderzoek
Agenda Binnenstad 2.0 Pijler 3.5 / Parkeren De Kien, Samenwerken met partners per gebied	2025 - 2026	Detailering / uitwerking is gaande
-	2026	Onderzoek gebruikskansen / ontwikkeling gebruik
-	2025	Juridische inkadering (Bestemmingsplan) is gaande
Vorbereidingsbesluit Bokkingshang	-	In kaart brengen, middelen via VJN of cofinanciering
Agenda Binnenstad 2.0 Pijler 1.4/3 Welle 1e fase	2025 - 2026	Ontwerp en detailering 2025, fondsen uitvoering zekeren voor uitvoering 2026
-	-	-
Invoering nul emissiezone per 31 - 12 - 2027	2025 - 2027	In ZE kader worden de routes bepaald en wordt gestreefd naar ontwikkeling van goederen transferpunten
Agenda Binnenstad 2.0 Pijler 6.6 / 4 Route binnenstad / signing	2025	Uitvoering i.s.m. Wandelnet en lokaal belanghebbenden
Strategisch Kader Deelmobiliteit	2025	Gebruik uitkomsten Keuzewijzer en data aanbieders
CROW 744 Kencijfers parkeren beschikbaar	2025	Opstellen plan van aanpak / externe partner betrekken
-	2025	Ambtelijke uitwerking

Nice to have maatregelen

Nieuwe loop/fiets route tussen hub Roto Smeets en snelfietsroute
Snipperlingsdijk

Knip Stationsstraat voor autoverkeer

Verbreding fietspaden Wilhelminabrug

Verbeteren comfort langzaam verkeer spoortunnels Brinkgeverweg en Veenweg

Mobiliteitshub De Hoven

Nice to have onderzoeken

Haalbaarheid colectief aanvullend vervoer

Mogelijkheid toegankelijkheid fietsen in de Engestraat

Opstellen spelregels voor mobiliteit bij evenementen.

Maatregelen na 2030

Verlagen snelheid bij De Boreel

GOW30 op overige wegen uit het eindbeeld GOW30 (Rapport HWS)

Mobiliteitshub bij Go Ahead stadion en Noorderplein

Koppelkans met lopende projecten

Planning

Werkwijze

Gebiedsprogramma Centrumschil

Onderzoek en uitvoering deel van detaillering en uitvoering
Mobiliteitshub Roto Smeets

Versnellingsgelden doorbreken barrièrewerking spoor

2027

Koppeling met tunnel vanuit versnellingsopgave

Actualiseren Programma Fiets

2025

Met mede-overheden en Fietsersbond actualiseren

GOW 30 Brinkgreverweg en Veenweg

2030

Verbreding tunnels en herinrichting samen ontwerpen

Mobiliteitshub westzijde IJssel

2030

Langere termijn onderzoek, samenhang andere Hubs

Lobby bij Provincie en concessiehouder EBS

2025 - 2026

Onderzoek uitwerking kansen met EBS en regionaal Wmo

-

-

-

-

2026

Uitwerken in samenhang met vergunningverlening

Meekoppelkans met GOW30 Handelskade

Na 2030

Onderzoek voor 2030 opstarten

Meekoppelkans nieuwe wegencategorisering HWS

Na 2030

Samenwerking met MJOP / MIND ontwikkeling

Nadere uitwerking i.s.m. woningbouwopgaven

-

Go Ahead Eagles samenhang met verplichting mobiliteitsplan,
Noorderplein onderzoek voor 2030 opstarten



Verslag peiling 'Goed Op Weg'

November 2024

Inhoud

Verslag peiling 'Goed op weg'	3
Benadering van doelgroepen	4
De manier van peilen met een keuzewijzer	5
Achtergrond respondenten	6
Analyse opbrengst keuzewijzer	8
1. Rustige binnenstad en woonwijken	9
2. Verlagen maximumsnelheid	10
3. Winkelen in Deventer	11
4. Gebied langs de IJssel	12
5. Stationsgebied	13
6. Vervoer naar de binnenstad	14
7. Parkeren in of aan de rand van de binnenstad	15
8. Parkeren of terrassen in de binnenstad	16
9. Auto thuis parkeren	17
10. Deelvervoer	18
11. Parkeren in winkelgebied	19
12. Voorrang bij kruispunten	20
Open antwoorden	21
Uitgelicht: Van Oldenielstraat	22
Uitgelicht: De Welle	23
Uitgelichte reacties via het open invulveld van de Keuzewijzer	24

Verslag peiling 'Goed op weg'

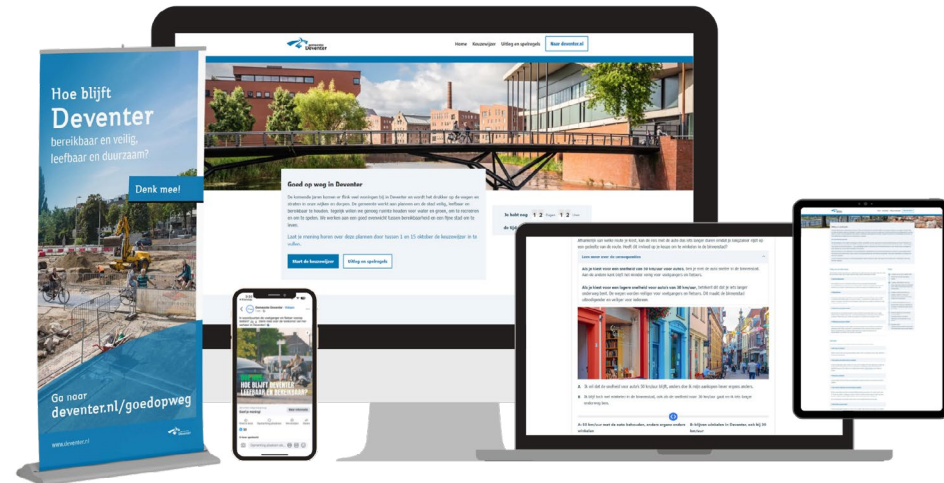
Aanleiding

De komende jaren komen er flink wat woningen bij in Deventer. Dit betekent meer gebruik van de openbare ruimte om te wandelen, spelen en te ontmoeten. Maar ook meer verkeer. Voor een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en een fijne plek om te wonen en werken heeft het college van burgemeester en wethouders bestaande plannen voor de hoofdwegenstructuur van Deventer en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad en omgeving vernieuwd.

In de eerste helft van oktober 2024 is door middel van een online vragenlijst, genaamd keuzewijzer, gepeild wat de mening van bewoners, ondernemers, weggebruikers in Deventer is over de bereikbaarheid en leefbaarheid in Deventer. In dit document leest u over de opbrengst van deze peiling.

Inleiding

Via deventer.nl/goedopweg en doemee.deventer.nl/goedopweg zijn inwoners, ondernemers en bezoekers van Deventer geïnformeerd over de achtergronden van het project. Deelnemers werden aan de hand van 12 dilemma's gevraagd om hun keuzes voor een bereikbaar en leefbaar Deventer in 2030 en verder in te sturen. 2.014 respondenten hebben hun stem laten horen.



Met deze peiling creëren we bewustwording van de ontwikkelingen in onze gemeente en geven we inzicht in de complexiteit van het onderwerp. Ook levert het informatie van verschillende doelgroepen op; dat bijdraagt aan de kwaliteit van de herijking van de visie en het opstellen van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

Opbrengst voor besluitvorming

De opbrengst van de peiling leidt tot een advies aan het college en de raad. Burgemeester en wethouders wegen de uitkomsten van de peiling mee in het voorstel dat naar de gemeenteraad gaat. Ook onderzoeken, ambtelijke adviezen en het advies van de focusgroep wegen daarin mee.

We laten de opbrengst van de keuzewijzer weten aan inwoners via doemee.deventer.nl/goedopweg.

Benadering van doelgroepen

Voor de peiling hebben we vooraf een aantal doelgroepen benoemd. Vervolgens hebben we deze doelgroepen benaderd via diverse communicatiemiddelen om bekendheid te geven aan de keuzewijzer.

Doelgroepen

- Bewoners periferie en aanwonenden
- Bewoners binnenstad
- Forenzen / weggebruikers
- Jongeren
- Ondernemers
- Autogebruikers
- Fietsers



Communicatiemiddelen

- Website en artikelen
 - Projectpagina op de gemeentelijke website: www.deventer.nl/goedopweg
 - Persbericht (deze is overgenomen in de Stentor en RTV Oost)
 - Artikel in de Deventer Nu, De Stedendriehoek, pagina 'Deventer.nu'
 - Artikel in digitale wekelijkse nieuwsbrief gemeente Deventer (bijna 3000 abonnees)
- Advertentiecampagnes
 - Advertentie op LED-schermen op 7 plekken in de stad
 - Social media campagnes: Organische posts op LinkedIn, Facebook, Instagram
 - Betaalde advertenties op Facebook en Instagram
- Offline middelen
 - Live aanwezigheid op 3 publieksmomenten: in hal Saxion Hogeschool, in het Auditorium van het stadhuis en tijdens de weekmarkt op de Beestenmarkt
 - Duurzame 'groei' kaarten (met biologisch zaadmengsel) met daarop de weblink naar www.deventer.nl/goedopweg

De manier van peilen met een keuzewijzer

Nadenken over een toekomstige bereikbare en leefbare stad kan ingewikkeld zijn. Niet iedereen kan zich er iets bij voorstellen en ook nog eens bepalen wat consequenties zijn van bepaalde plannen en keuzes.

Daarom is gekozen voor de keuzewijzer. Deze vorm van digitale enquête helpt de deelnemer om een beter afgewogen keuze te maken bij een vraag die wordt gesteld. Ook geeft het ons inzicht in hoe bepaalde doelgroepen tegen bepaalde maatregelen aankijken door scherpe dilemma's voor te leggen.

Elke vraag is een dilemma, met een A of B antwoord. Je kunt volledig A of B antwoorden, maar ook ergens tussenin. Bij elk dilemma wordt aangegeven wat de consequentie is van een keuze. En dat zijn consequenties die schuren, die een beetje pijn doen.

Je moet als deelnemer dus echt goed nadenken voordat je antwoord geeft en beseffen dat er gevolgen zijn van een keuze. Het feit dat het schuurt is niet altijd makkelijk, maar zorgt wel voor beter afgewogen keuzes. En die output geeft, met een advies, het gemeentebestuur betere informatie bij het nemen van een besluit.

Ruimte voor fietsers, voetgangers
en groen



Ruimte voor de auto



Afbeelding:

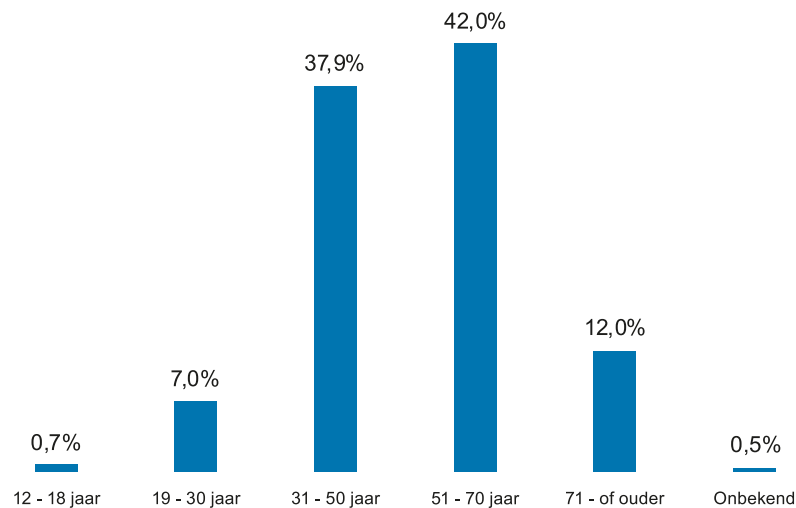
Tijdens en na het invullen van de Keuzewijzer was te zien waar de overwegende voorkeur van de individuele deelnemer lag. Meer voorkeur voor fiets, lopen en groen òf meer voorkeur voor ruimte voor de auto. De groene balkjes bewogen heen en weer aan de hand van een specifiek gekozen antwoord.

Achtergrond respondenten

Totaal aantal unieke respondenten

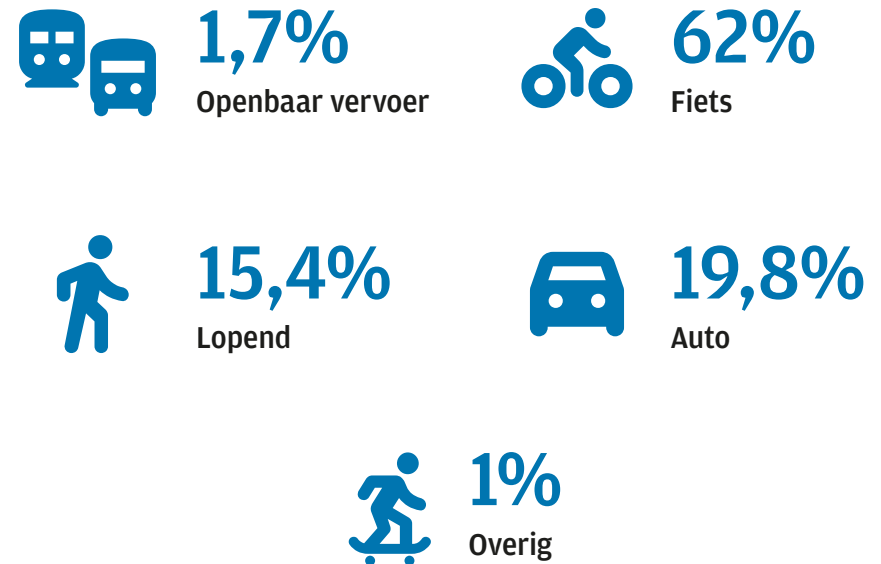
2.014

Verdeling leeftijd van respondenten



Van de 2.014 deelnemers is ruim 80% tussen de 31 en 70 jaar oud.

Meest gebruikte vervoersmiddel naar de binnenstad



Leeswijzer

In de keuzewijzer hebben wij de vraag gesteld welk vervoermiddel de respondent het meest gebruikt om naar de binnenstad te gaan. Voor de leesbaarheid gebruiken wij de termen automobilist, fietser of voetganger in de rest van de rapportage.

Achtergrond respondenten

De vragenlijst was open voor iedereen. Ook mensen van buiten de gemeente Deventer konden de vragenlijst invullen. Toch is het overgrote deel van de respondenten woonachtig in de gemeente Deventer. Slechts 5% woont buiten de grenzen van de gemeente.

De meeste respondenten geven aan in de bebouwde kom van Deventer (83%) te wonen of werken. 506 van de respondenten geven aan in de wijk Binnenstad te wonen. Dit komt neer op een aandeel van 25%. Het grootste deel van de respondenten woont dus in stedelijk gebied. Van alle deelnemers komt 95% uit gemeente Deventer.



95%

Woont binnen gemeente



83%

Woont binnen bebouwde kom*

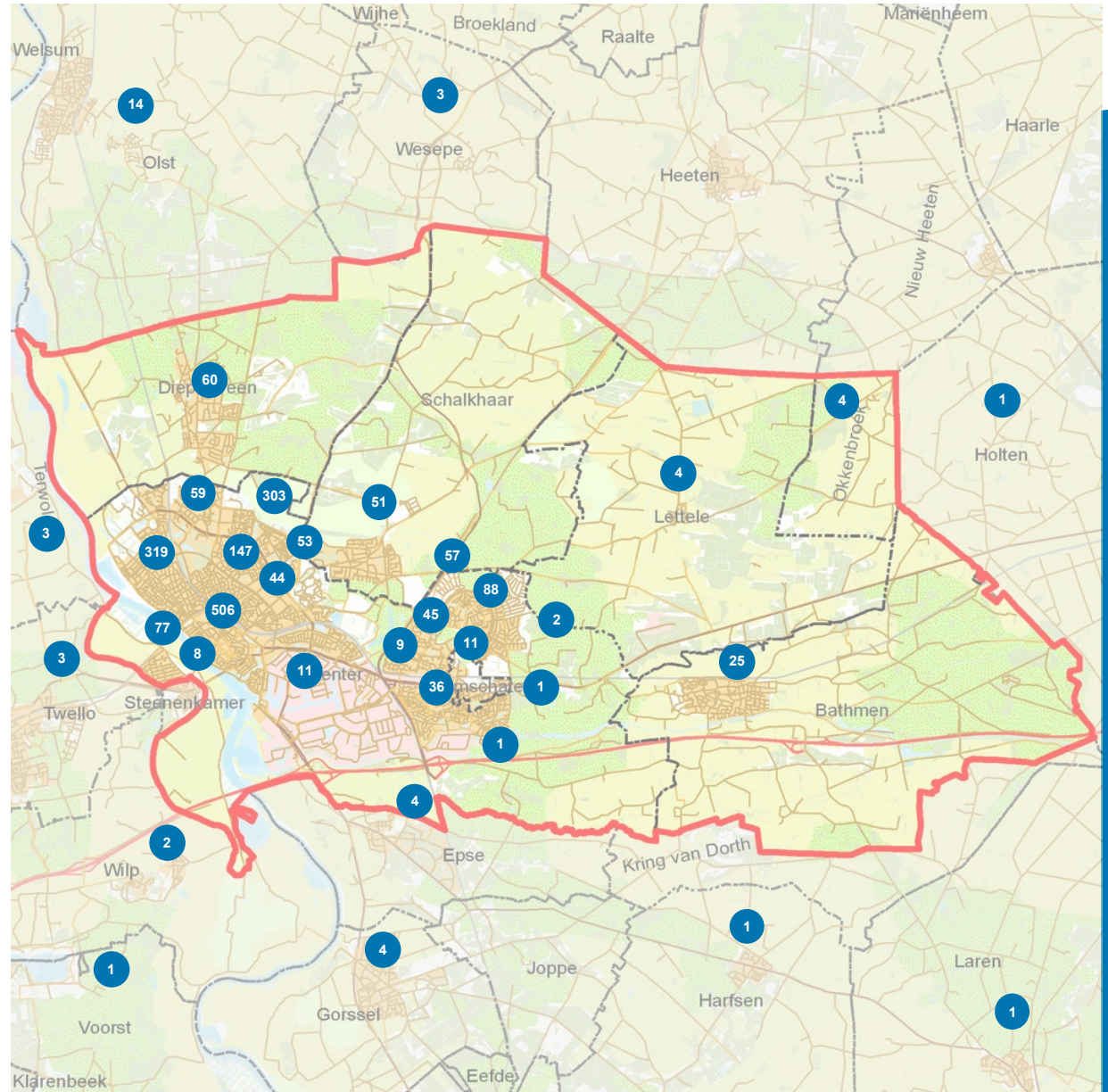


25%

Woont in de binnenstad**

* Postcodegebieden 7411 t/m 7418 en 7421 t/m 7425

** Postcodegebied 7411



Analyse opbrengst keuzewijzer

Uit de analyse blijkt dat er bij deelnemers gemiddeld brede steun is voor de plannen. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een schaal van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto op pad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal.

De vragenlijst bevatte 12 dilemma's. Bij ieder dilemma konden de respondenten hun voorkeur aangeven voor één van de twee opties. Daarbij konden ze ook aangeven hoe sterk hun voorkeur was.

De opties kun je indelen in twee categorieën:

1. **Meer ruimte voor fiets, lopen en groen;**
2. **Meer ruimte voor de auto.**

Door een gemiddelde te nemen van alle uitkomsten van de dilemma's, kan er een algemene voorkeursscore worden berekend. Een score van 50 betekent dat de respondenten over het algemeen neutraal zijn, terwijl een score van 100 zou betekenen dat alle respondenten de sterkst mogelijke voorkeur hebben voor één van de twee categorieën.

De gemiddelde scores kun je zien in de figuur hiernaast. Ook zijn de scores per meest gebruikte vervoersmiddel weergegeven. De vervoersmiddelen "openbaar vervoer" en "overig" zijn buiten beschouwing gelaten, omdat dit maar een laag aandeel van het totaal aantal respondenten is.

Op de volgende pagina's worden de resultaten per dilemma-vraag gepresenteerd.



Gemiddelde alle vervoersmiddelen



Automobilisten



Fietsers



Voetgangers



Ruimte voor fiets, lopen en groen



Ruimte voor de auto

1. Rustige binnenstad en woonwijken

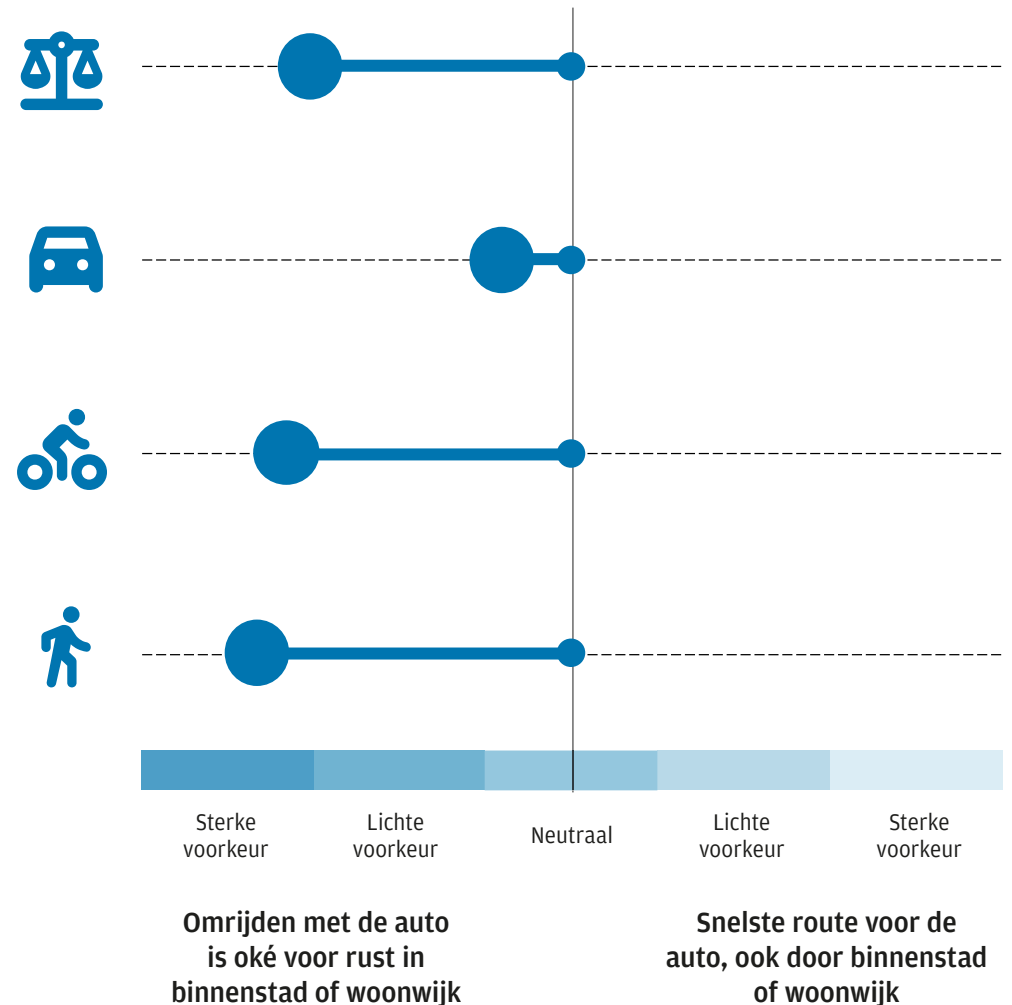
De gemeente wil woonwijken en de binnenstad rustiger, groener, prettiger en veiliger maken. Dit is mogelijk wanneer automobilisten meer gebruik gaan maken van de grotere wegen, zoals de N348, de A1 en het Hanzetrace. Dit betekent voor automobilisten soms een langere route om de bestemming te bereiken.

- A. Ik kies met de auto altijd de kortste of snelste route. Ook als die route door een woonwijk of de binnenstad gaat.
- B. Als ik niet met de auto in de binnenstad of een woonwijk hoeft te zijn, hoeft ik daar ook niet te rijden met de auto. Dit kan betekenen dat ik soms moet omrijden.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor omrijden met de auto als dit ten goede komt van de rust in de binnenstad of woonwijk. Deze score valt bijna in de categorie: sterke voorkeur. Voor respondenten die het vaakst fietsen of lopen is dit zelfs een **sterke voorkeur**.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** in dit dilemma.



2. Verlagen maximumsnelheid

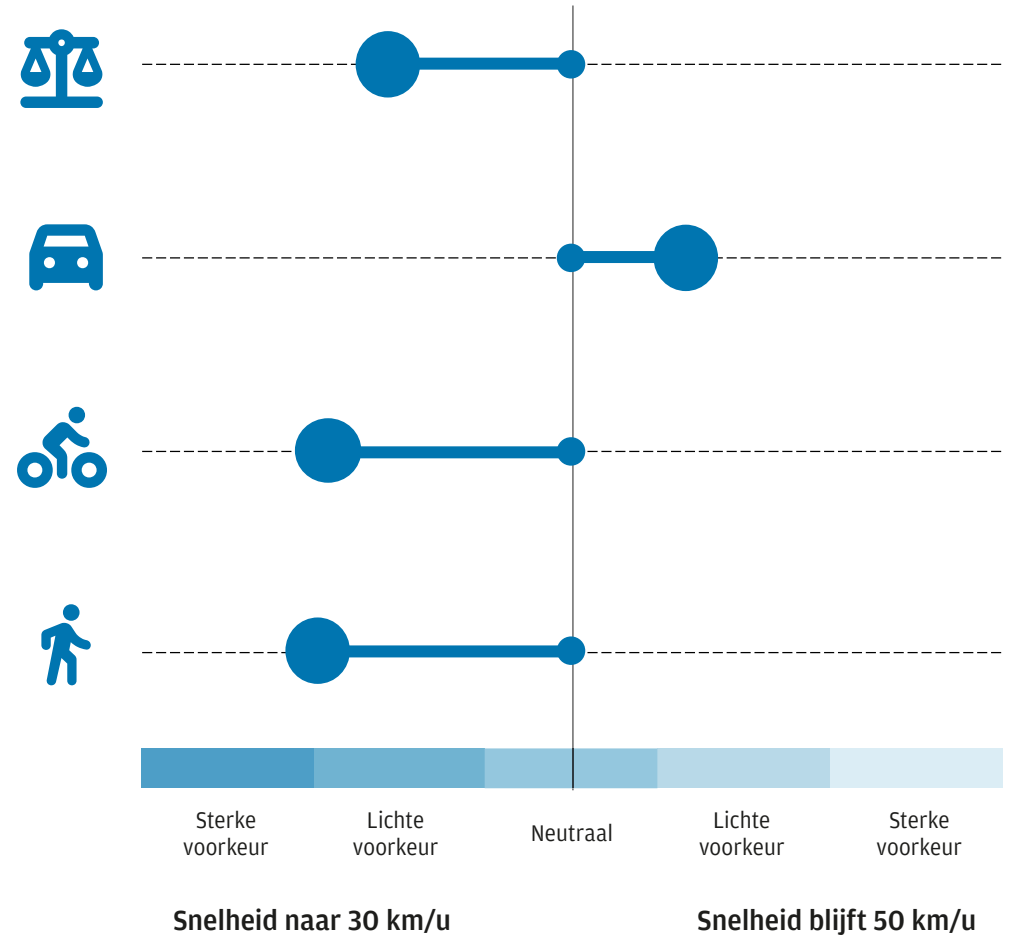
De gemeente overweegt op een aantal doorgaande wegen de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Een 30km/uur weg is veiliger en neemt minder ruimte in dan een 50km/uur weg. Door de snelheid te verlagen, komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden om de buurt veiliger en prettiger te maken.

- A. Ik wil met de auto wel 30 km/uur rijden op doorgaande wegen. Dit is veiliger en zo ontstaat er langs die wegen meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers.
- B. Ik wil zo snel mogelijk met de auto op mijn bestemming komen. Ook als dat minder veilig is en er daardoor minder ruimte is voor groen, fietsers en voetgangers.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op doorgaande wegen.

Bij dit dilemma is een goed onderscheid te zien tussen fietsers en wandelaars en automobilisten. Respondenten die het vaakst fietsen of lopen hebben hier een **lichte voorkeur** voor. De voorkeur van fietsen of lopen is gemiddeld genomen wel sterker. Automobilisten hebben gemiddeld genomen juist een **lichte voorkeur** voor het behouden van de maximumsnelheid op 50 km/u.



3. Winkelen in Deventer

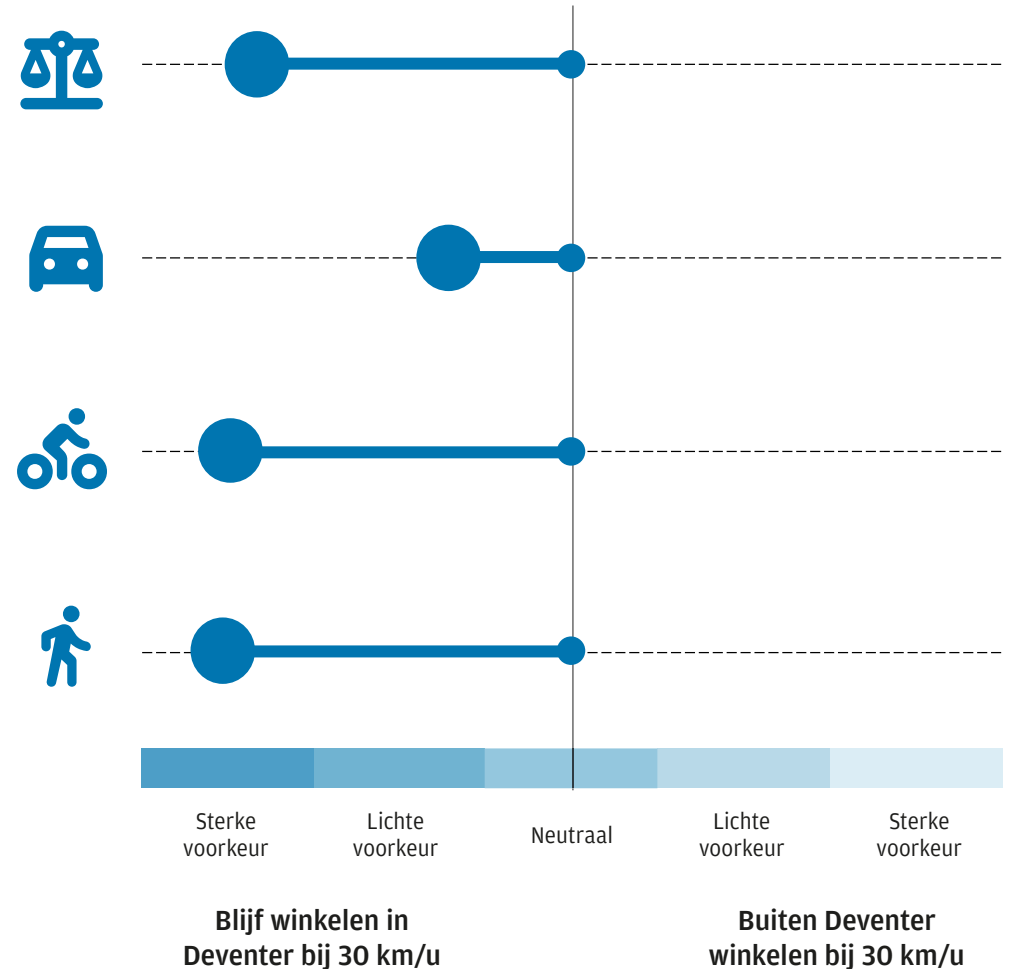
De gemeente wil op een aantal doorgaande wegen de snelheid verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Afhankelijk van welke route je kiest, kan de reis met de auto dus iets langer duren omdat je langzamer rijdt op een gedeelte van de route. Heeft dit invloed op je keuze om te winkelen in de binnenstad?

- A. Ik wil dat de snelheid voor auto's 50 km/uur blijft, anders doe ik mijn aankopen liever ergens anders.
- B. Ik blijf toch wel winkelen in de binnenstad, ook als de snelheid naar 30 km/uur gaat en ik iets langer onderweg ben.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **sterke voorkeur** te hebben voor het blijven winkelen in Deventer, ook bij het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Dit komt met name door de sterke voorkeur van fietsers en lopers voor deze optie.

Ook automobilisten hebben gemiddeld genomen een **lichte voorkeur** voor deze optie.



4. Gebied langs de IJssel

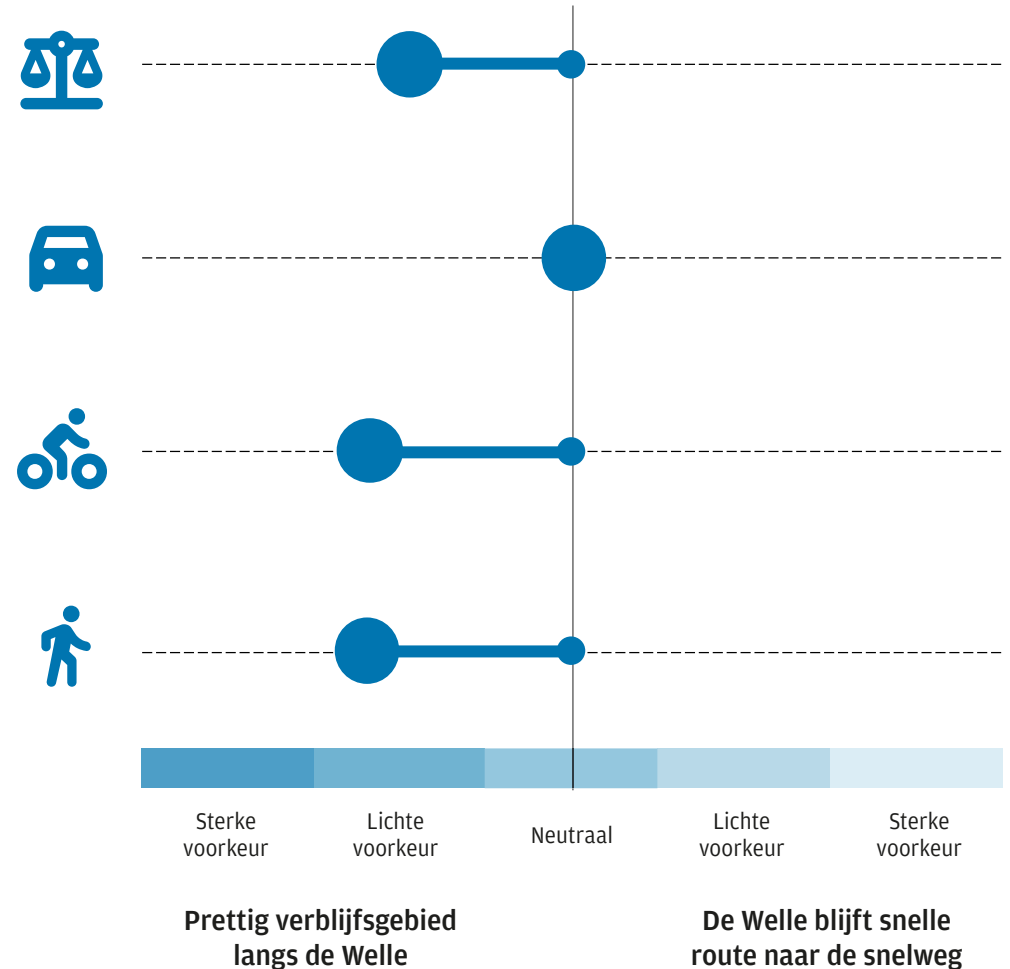
De gemeente wil de Welle aantrekkelijker maken voor voetgangers en fietsers. Ter hoogte van de Nieuwe Markt komt meer ruimte voor lopen, fietsen en zitten. Het aantal auto's op de Welle moet hiervoor omlaag.

Om het doorgaand autoverkeer op de Welle te verminderen, wordt voorgesteld om de Bokkingshang en Emmastraat af te sluiten voor autoverkeer. Voor fietsers en voetgangers blijven deze wegen toegankelijk. Dit betekent dat het langer duurt om via de Welle op de snelweg (A1) en N344 te komen.

- A. Ik vind het prettig als de Welle een rustig en autoluw verblijfsgebied wordt. Het is geen probleem als ik daardoor iets langer onderweg ben naar de A1 en de N344.
- B. Ik wil dat de Welle blijft zoals die is en dat de Bokkingshang en Emmastraat open blijven voor auto's. Zo kun je zonder omweg naar de A1 en N344 blijven rijden, en het is prima als het gebied langs de IJssel geen prettiger verblijfsgebied wordt.

Resultaat

Deelnemers die vaker de auto gebruiken hebben een **neutrale voorkeur** bij dit dilemma. In de open antwoorden (zie verderop in de analyse) is veel gezegd over dit dilemma. De meningen over de inrichting van de Welle zijn verdeeld. Meerdere deelnemers maken zich zorgen over de (verkeers-) effecten op de directe omgeving als er geen of minder autoverkeer mogelijk is op de Welle.



5. Stationsgebied

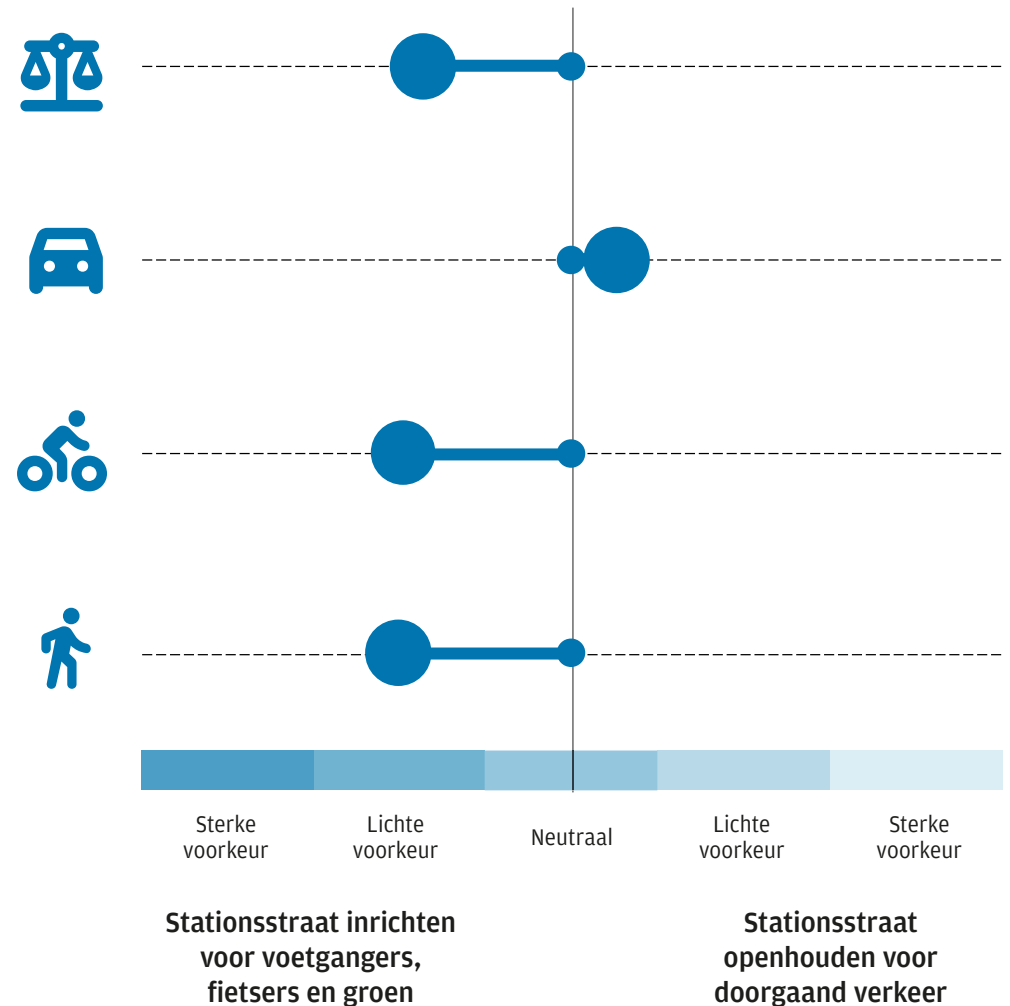
De gemeente wil het station beter verbinden met de binnenstad en stadscampus De Kien. Ook willen we de omgeving van het station aantrekkelijker maken. Dit kan door de Stationsstraat voor voetgangers, fietsers en bussen in te richten, en af te sluiten voor het andere verkeer. Dan kan verkeer op het kruispunt Stationsstraat met de Singel sneller doorstromen. Auto's die nu nog via de Hoge Hondstraat de stad in rijden, moeten dan een andere route kiezen. Halen en brengen met de auto op de Stationsstraat blijft mogelijk vanaf de Singel.

- A. De Stationsstraat moet open blijven voor auto's. De ruimte voor voetgangers, fietsers en groen blijft zoals die nu is.
- B. De Stationsstraat wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en bussen, en ik vind het niet erg als auto's een andere route moeten nemen naar de Singel

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het inrichten van de Stationsstraat voor voetgangers, fietsers en groen. Logischerwijs geven ook fietsers en voetgangers aan een **lichte voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Wel neigen ze naar de lichte voorkeur richting de optie om de Stationsstraat open te houden voor doorgaand verkeer.



6. Vervoer naar de binnenstad

De gemeente wil het gebruik van de fiets naar de binnenstad aanmoedigen door meer gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen te plaatsen. Ben jij bereid vaker met de fiets te gaan als je je fiets veilig en droog kunt stallen, of blijf je liever met de auto komen, ook als die parkeerkosten hoger zijn?

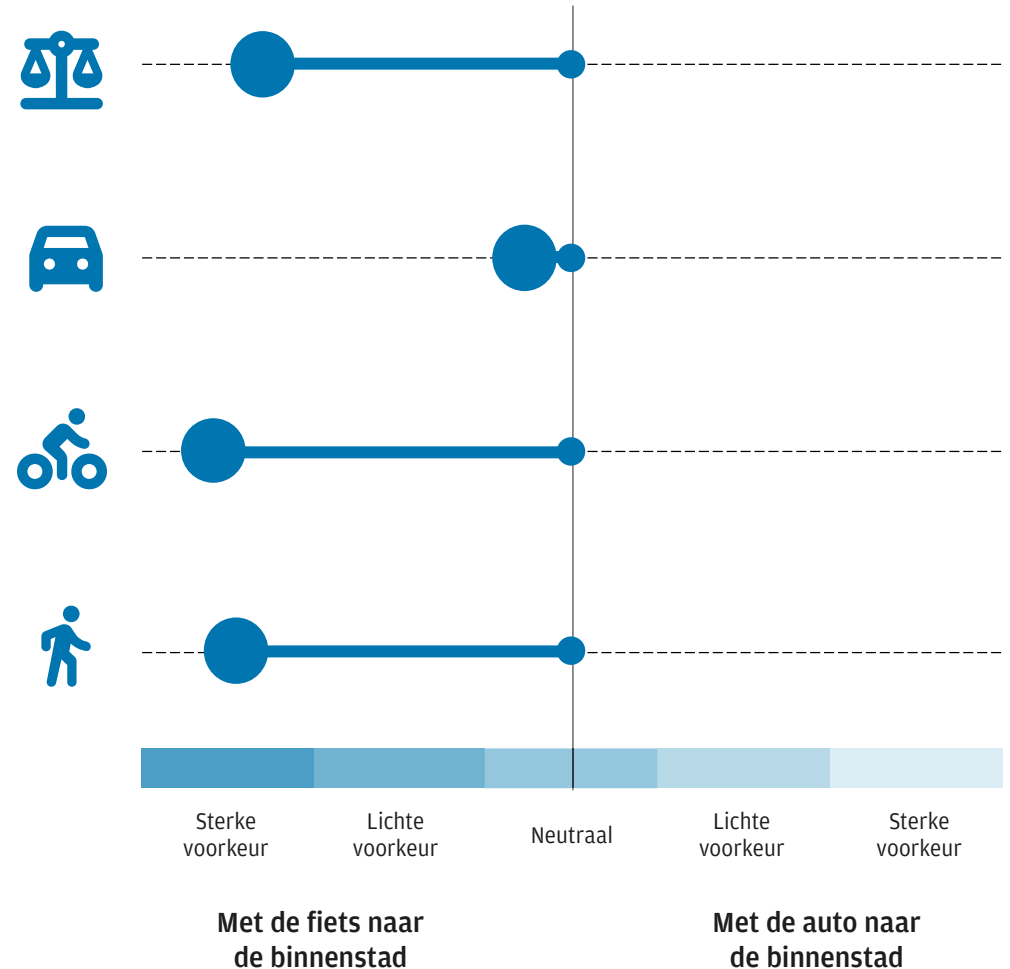
- A. Ik wil wel vaker met de fiets naar de binnenstad gaan, als er op meer plekken gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen zijn.
- B. Ik blijf liever met de auto in de binnenstad parkeren. Ook als het duurder is om de auto te parkeren dan de fiets.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **sterke voorkeur** te hebben om met de fiets naar de binnenstad te gaan.

Fietsers en voetgangers geven aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Hun gemiddelde score neigt ook naar een lichte voorkeur voor het gaan met de fiets naar de binnenstad.



7. Parkeren in of aan de rand van de binnenstad

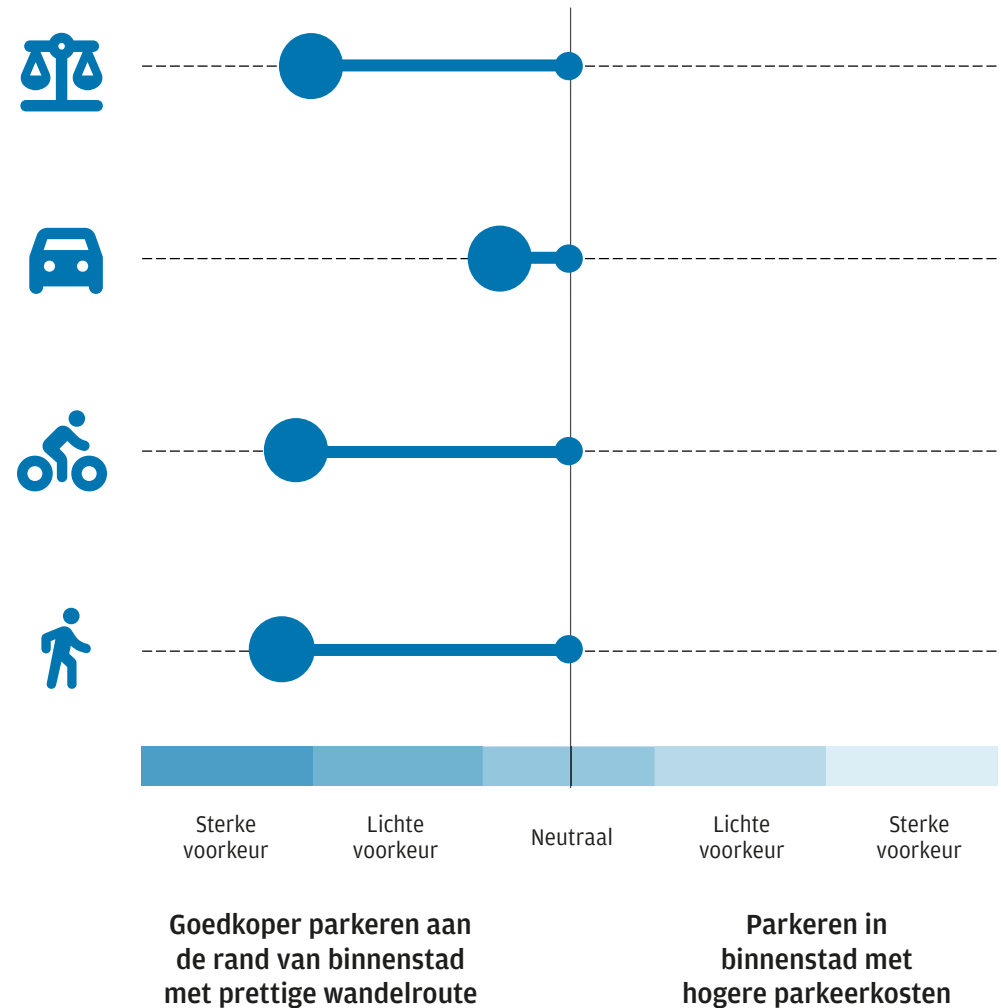
Om de binnenstad van Deventer prettig en bereikbaar te houden, wil de gemeente gebruik maken van zogenaamde hubs. Dit zijn plekken aan de rand van de binnenstad waar je je auto goedkoop kunt parkeren. Vanaf deze hubs kun je via een prettige, groene wandel- of fietsroute verder de stad in.

- A. Met de auto in de binnenstad parkeren, ook als de parkeerkosten in de stad veel hoger zijn dan bij een hub.
- B. Met de auto goedkoper parkeren aan de rand van de binnenstad, als ik daarna via een prettige groene wandel- of fietsroute verder de stad in kan.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het goedkoper parkeren aan de rand van de binnenstad en via prettige wandelroutes naar de stad te gaan. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



8. Parkeren of terrassen in de binnenstad

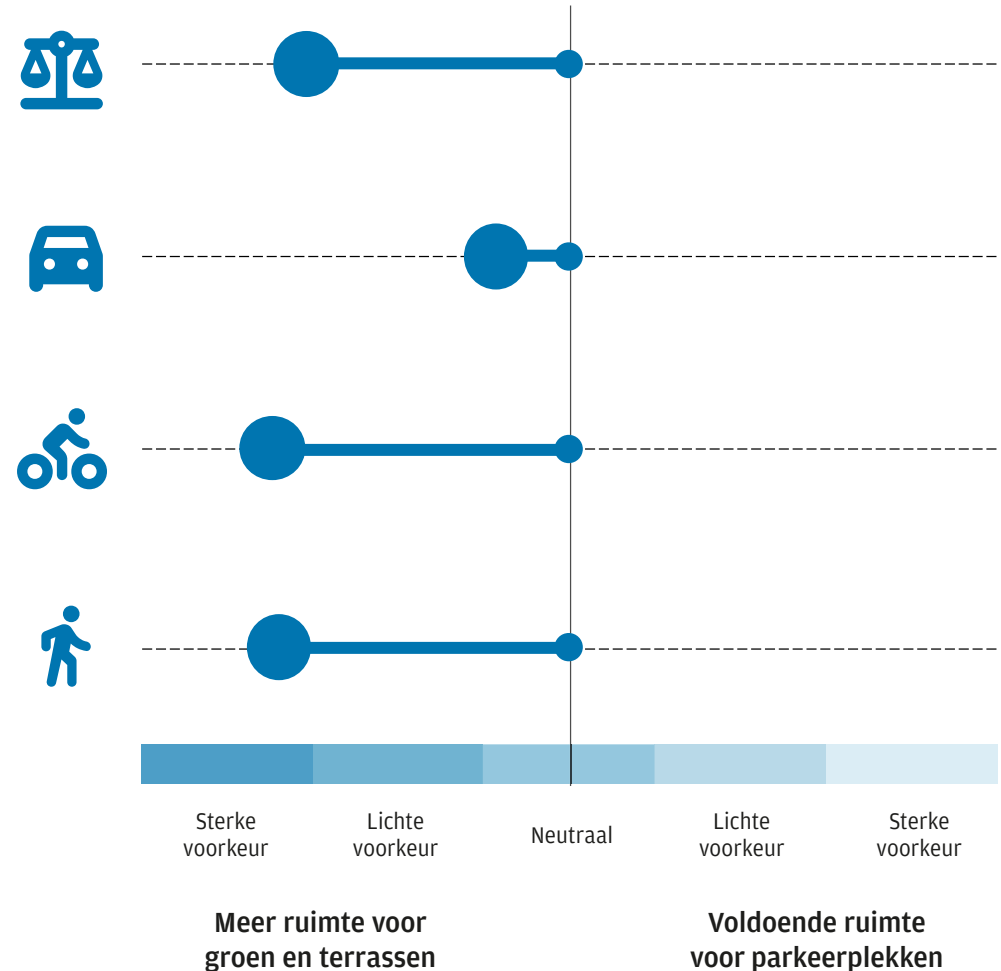
In de binnenstad is de ruimte beperkt. Met parkeerplekken vlakbij winkelstraten kun je dichterbij winkels parkeren. Maar dat zorgt ook voor meer auto's op straat. Ook is er daardoor minder ruimte voor bijvoorbeeld groen en terrassen. Dat heeft invloed op de sfeer en veiligheid in de binnenstad.

- A. Ik wil altijd een korte loopafstand van de gezellige binnenstad naar mijn auto, ook als dat betekent dat er door die parkeerplekken minder ruimte is voor groen en terrassen.
- B. Ik wil minder rondrijdende auto's en meer ruimte voor groen en terrassen in de binnenstad, en ben bereid daarvoor mijn auto buiten de binnenstad te parkeren.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer ruimte voor groen en terrassen in de binnenstad. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk. Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting meer ruimte voor groen en terrassen.



9. Auto thuis parkeren

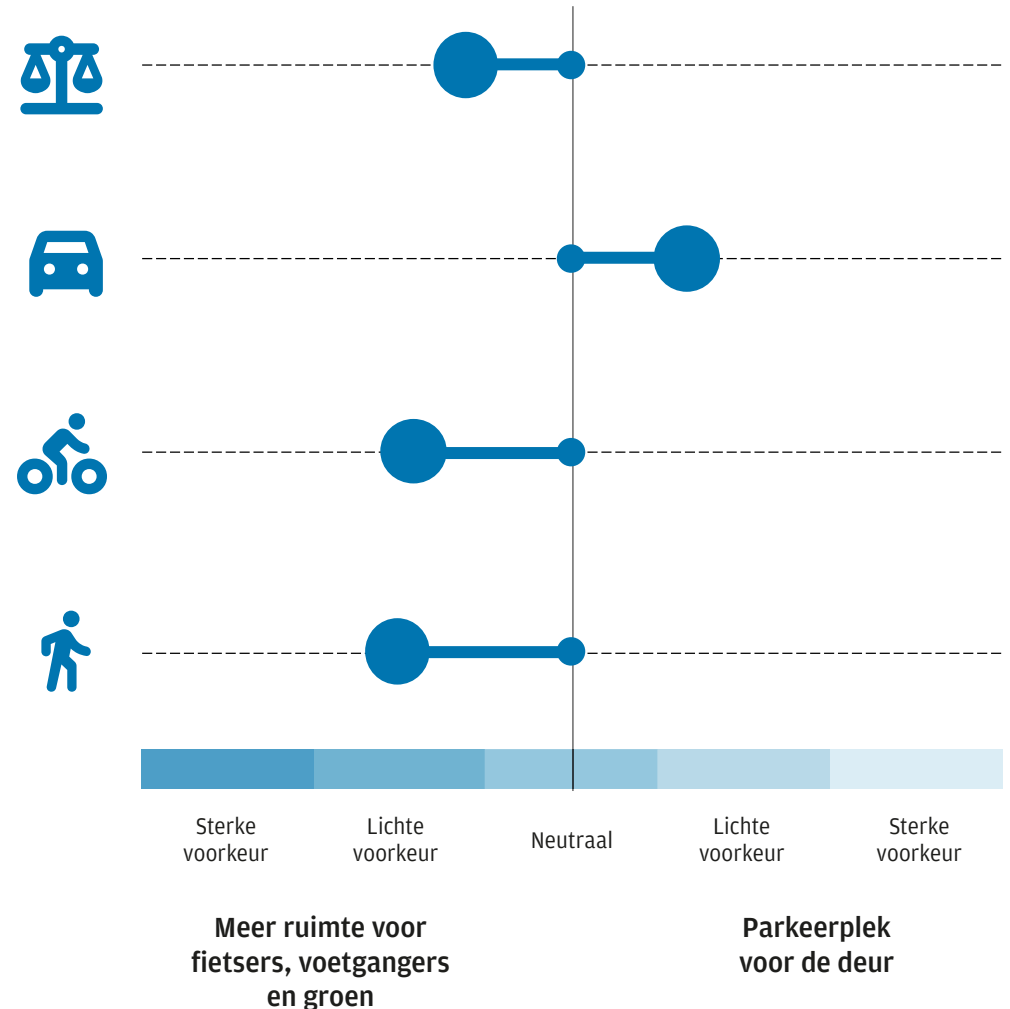
De komende jaren komen er veel nieuwe woningen bij in Deventer. In nieuwe wijken is de ruimte beperkt en moet worden nagedacht over hoe die ruimte wordt gebruikt. Moeten we auto's altijd voor de deur kunnen parkeren? Of is het beter om meer ruimte te maken in de straten voor groen, spelen, wandelen en fietsen? Een gezamenlijke parkeerplek voor de buurt op loopafstand van de woningen kan dan een oplossing zijn.

- A. Ik vind het niet erg om een stukje te lopen naar een gezamenlijke parkeerplek in de buurt voor mijn auto, als er in mijn straat daardoor meer ruimte komt voor fietsers, voetgangers en groen en spelen.
- B. Ik wil mijn auto altijd voor de deur van mijn huis kunnen parkeren. Dat vind ik belangrijker dan meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen en spelen in mijn buurt.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als neutraal. Fietsers en voetgangers geven ook aan een **lichte voorkeur** te hebben voor deze optie.

Deelnemers die het vaakst de auto gebruiken hebben een **lichte voorkeur** voor het parkeren van de auto voor de deur.



10. Deelvervoer

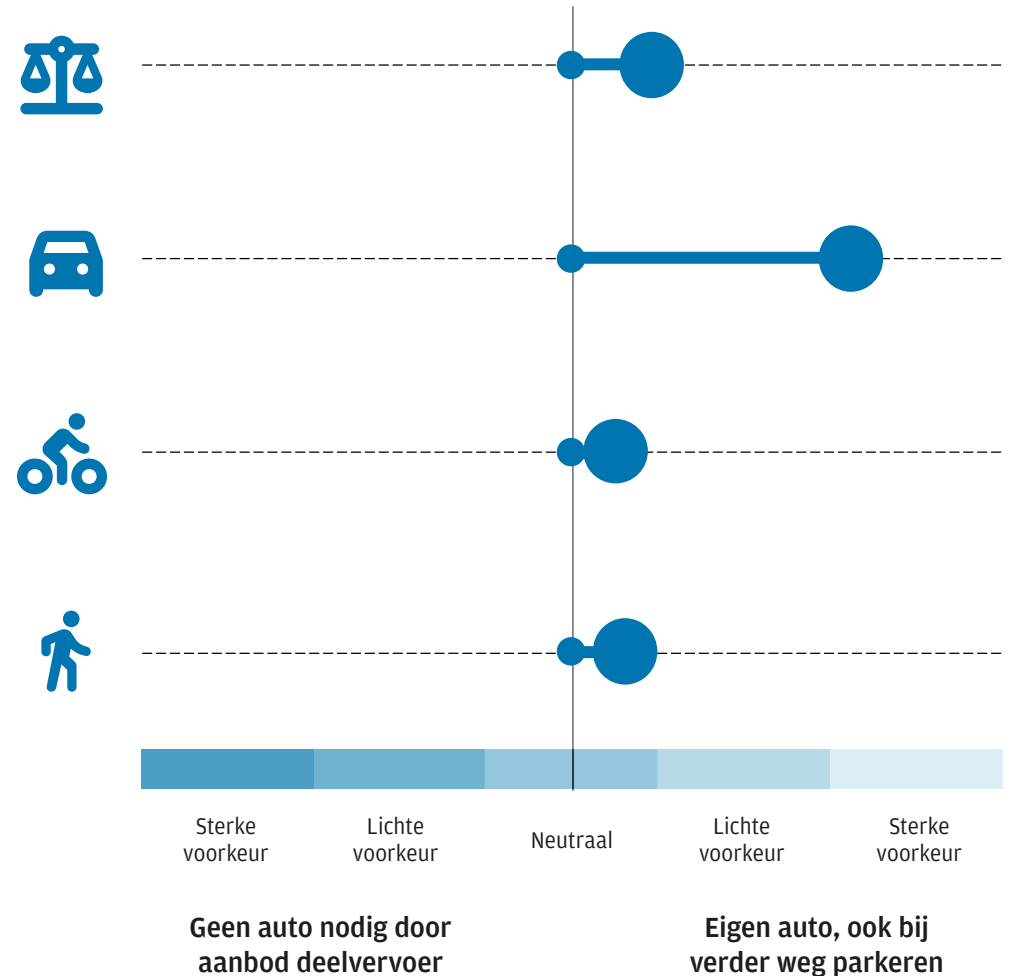
Om de woonwijken leefbaar en bereikbaar te houden, kunnen we gebruikmaken van hubs. Een hub is een centrale plek waar je je auto kunt parkeren én waar verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld deelauto's, (elektrische) deelfietsen of deelscooters, of openbaar vervoer. Door auto's op een centrale plaats te parkeren en alternatief vervoer te bieden, vermindert het autoverkeer in centrum en wijken.

- A. Ik heb geen auto nodig, als er voldoende aanbod is van deelvervoer (auto's, fietsen of scooters) dicht bij mijn huis.
- B. Ik blijf liever van een eigen auto gebruik maken, ook als ik mijn auto verder weg moet parkeren.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten een **neutrale tot lichte voorkeur** aan in het dilemma over deelvervoer. Deze score kan bijna geclassificeerd worden als een lichte voorkeur voor het hebben van een eigen auto, ook bij verder weg parkeren. Ook fietsers en voetgangers geven aan neutraal te zijn in dit dilemma.

Deelnemers die het vaakst de auto pakken hebben een **sterke voorkeur** voor het in bezit hebben van een eigen auto, ook als dit betekent dat ze verder weg moeten parkeren.



11. Parkeren in winkelgebied

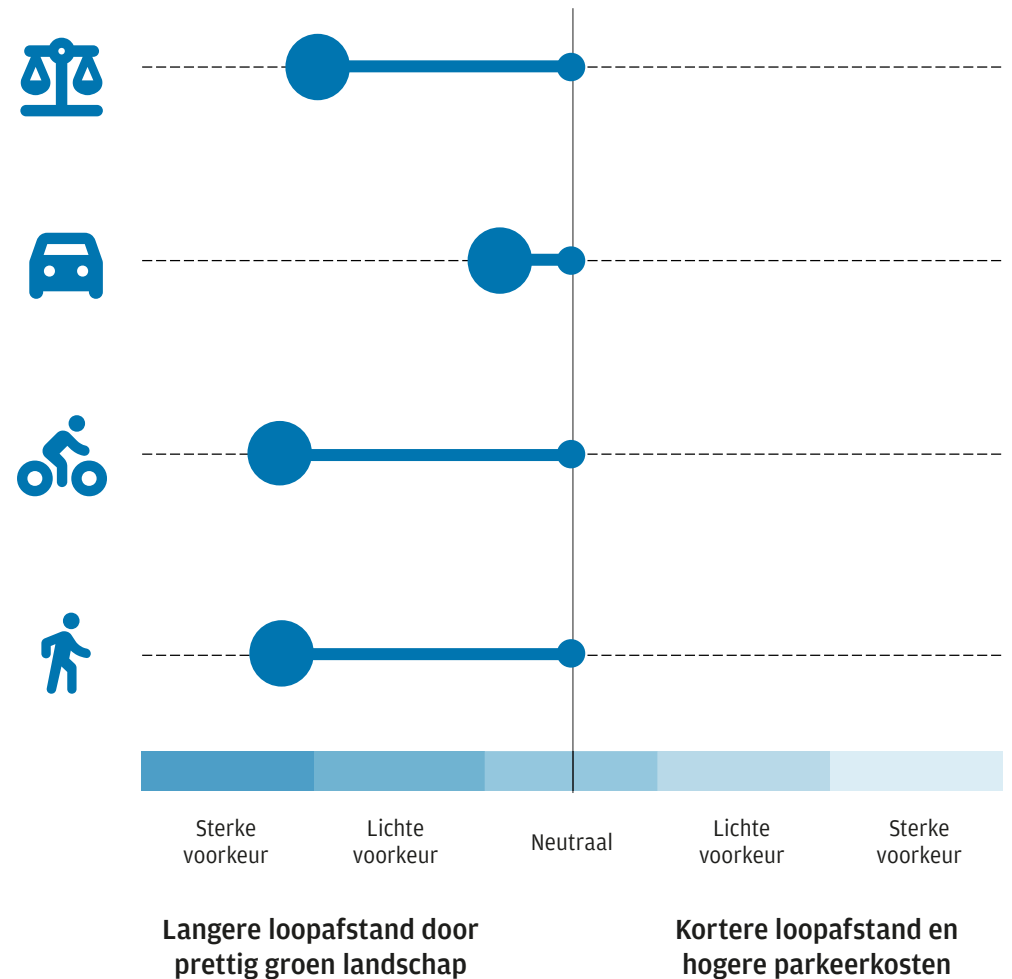
In de binnenstad is de ruimte beperkt. Met parkeerplekken in winkelstraten en bij winkelcentra kun je dichterbij winkels parkeren. Het zorgt ook voor meer auto's op straat. Dat heeft invloed op de sfeer en veiligheid in de stad. Een andere optie is om aan de rand van het centrum te parkeren, en van daaruit via een prettige wandel- of fietsroute naar het winkelgebied te komen.

- A. Ik vind het voor een dagje winkelen in Deventer niet erg om de auto aan de rand van de binnenstad te parkeren, als ik vanaf daar makkelijk en snel in het winkelgebied kan komen.
- B. Ik wil altijd een korte loopafstand van de winkels naar mijn auto, en wil daar wel hogere parkeertarieven voor betalen.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor een langere loopafstand door prettig groen landschap. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



12. Voorrang bij kruispunten

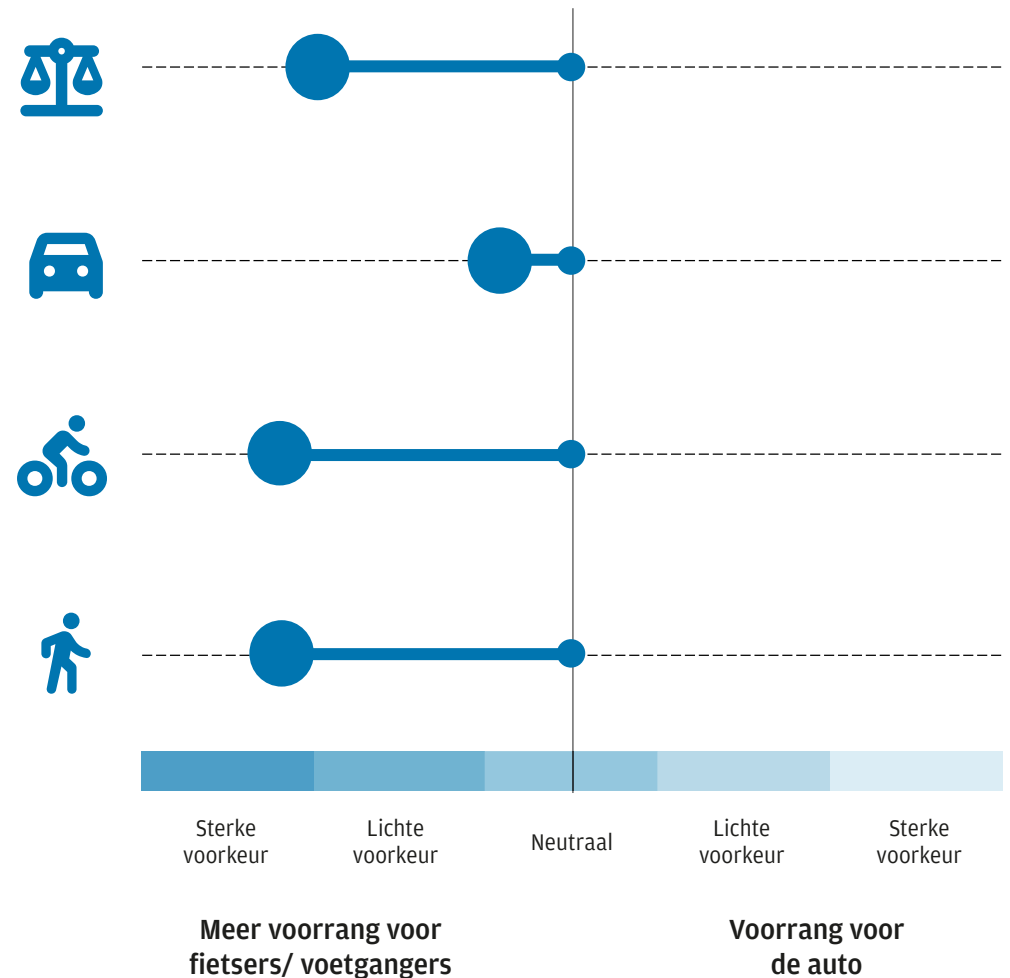
Fietsers en voetgangers moeten nu vaak langer wachten bij oversteekplaatsen en kruispunten dan auto's. Fietsers en voetgangers vaker voorrang geven, zorgt voor een betere balans. Dit betekent dat je als automobilist soms wat langer moet wachten.

- A. Ik vind dat fietsers en voetgangers meer voorrang moeten krijgen, ook als dit betekent dat ik als automobilist wat vaker moet wachten.
- B. Ik wil liever met de auto goed doorrijden, ook als dit betekent dat fietsers en voetgangers vaker moeten wachten bij oversteekplaatsen.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer voorrang voor fietsers en voetgangers.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



Uitgelicht: Van Oldenielstraat

Meer dan 100 respondenten hebben iets gemeld over de van Oldenielstraat. Vele respondenten maken zich zorgen over de potentiële verkeersdrukte op deze straat als de binnenstad meer autoluw wordt.

Hierbij worden ook vaak de Raalterweg als voorbeeld genoemd. Ook zijn er veel negatieve reacties over de plannen voor het verbreden van de van Oldenielstraat. Respondenten hadden daarom ook graag een dilemma over deze straat in de enquête gezien.



“Heel mooi dat eindelijk grootschalig en consistent naar het verkeerskundig welzijn van de Deventenaren wordt gekeken.”

“Vrachtverkeer hoort niet door een stad te rijden. Doorgaand vrachtverkeer moet gestimuleerd worden via de N766/N348 te rijden.”

“Zorg eerst voor een extra brug over de IJssel”

“Leuk dat de binnenstad en de Welle verkeersluw worden maar nu wordt de van Oldenielstraat een grote verkeersader, dwars door een woonwijk!”

“Ik vind het onverteerbaar dat er in deze enquête niets maar dan ook niets wordt gevraagd over de van Oldenielstraat.”

“Valt op dat o.a. de van Oldenielstraat niet naar 30 km/u gaat.”

“Heel goed om 30 km zones in te voeren, maar handhaving is minstens net zo belangrijk.”

“Denk ook eens aan het optimaal gebruiken van de Raalterweg als soort ringweg om de stad heen. Zeker met de woningbouw aan de kant van Diepenveen.”

Uitgelicht: De Welle

Over de Welle hebben ook meer dan 100 respondenten iets gemeld. Over het algemeen is men het erover eens dat er iets gedaan moet worden in deze doorgaande weg langs de IJssel, aangezien er nu vaak te hard gereden wordt en dit onveilig is.

Wel geven de meeste respondenten aan dat de Welle een doorgaande weg moet blijven, aangezien het anders consequenties heeft voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de verkeersdrukke op omliggende wegen. Een aantal respondenten doet ook de suggestie om een extra brug over de IJssel aan te leggen en zo de verkeersdruk te verminderen.



“Heb lef. Doe bijvoorbeeld als proef de welle een aantal weken dicht.”



“Ik vond de meeste vragen nogal suggestief, alsof je bij bv een doorstroom aan de Welle geen prettig verblijfsgebied aan de IJssel zou willen hebben!”



“Je zou de Welle 's ochtends een eenrichtingsweg kunnen maken naar de A1 toe, en 's middags een eenrichtingsweg vanaf de A1”



“Doorpakken met het terugdringen van de auto in de stad. Welle autovrij maken zou een heel goede optie zijn.”



“Op de Welle niet alleen 30 km invoeren, maar ook gaan controleren en/of een flitspaal plaatsen. Er wordt te vaak gevaarlijk hard gereden!”



“Ik ben in principe niet tegen aanpassingen langs de IJssel, maar ik ben ook tegen dagelijkse files om de stad uit te komen. Ik ben bang dat dit niet samen gaat.”



“Waarom niet het pontje Olst meer promoten en/of elders pont erbij”



“30 maakt het op veel oversteekplaatsen voor fietsers en kinderen een stuk veiliger, drempels ook. Welle autoluw door 30 ipv 50 wellicht goed, maar sluit je 't helemaal af dan loopt de andere route door de stad helemaal vast. Is zeker geen goede optie.”

Uitgelichte reacties via het open invulveld van de Keuzewijzer

- “Wat zou Deventer een nog fijnere stad worden voor iedereen als al deze maatregelen gerealiseerd worden.”
- “Graag via een app de vrije parkeerplekken laten zien”
- “Kijk svp naar andere steden die deze stappen al gemaakt hebben. Na aanvankelijke scepsis, zijn veel bewoners toch positief.”
- “Zorg dat er voor mensen die minder goed/ver kunnen lopen goede parkeergelegenheid is door de gehele (binnen)stad.”
- “Geweldig als Deventer kiest voor autoluwe binnenstad. De stad is groen en prachtig. Het kan volgens mij!”
- “De bevolking vergrijst. De mobiliteit van een grote groep mensen gaat achteruit. Dus graag aandacht voor voldoende parkeerplaatsen voor mensen die slechter ter been zijn.”
- “Kies alsjeblieft voor een prettige omgeving voor groen, winkels, horeca, voetgangers. Die bepalen de toekomst. Niet de auto.”
- “Mogelijk dat frequent en betrouwbaar busvervoer als een goed alternatief voor de auto kan dienen.”
- “Ik woon in de Raambuurt, als de bokkingshang wordt afgesloten, betekent dit dat er nog maar 1 in en uitgang voor de Raambuurt is.”
- “Wanneer Max snelheden worden ingevoerd dient er ook gecontroleerd te worden.”
- “Denk ook aan toepassen van eenrichtingsverkeer. Zo kan je (met behoud van snelheid) veiligheid en doorstroming verbeteren.”
- “Voetgangers en fietsers moeten inderdaad lang wachten in Deventer bij de verkeerslichten, dit zou wel iets eerlijker verdeeld mogen worden.”
- “Parkeerkelders onder nieuwe woonwijken, kan onder parken en speeltuinen, en ander openbaar groen.”
- “Gaaf dat Deventer deze keuzes overweegt.”
- “Let bij de routing voor doorgaand autoverkeer op het gebruik van navigatie. Je kunt de weginrichting en bebording wel veranderen, maar een navigatiesysteem kiest toch de snelste route!”
- “Prima om auto op centrale P bij huis te zetten, maar consequentie is dan dat je een elektrische auto niet kunt opladen met je eigen zonnepanelen en dus hogere kosten hebt.”
- “Wonende bij de tuinen van Zandweerd merken wij dat je snel gewend bent aan het feit dat de auto niet voor de deur staat.”
- “Mooie ambitie om te gaan voor meer groen en veiligheid. Tegelijkertijd blijft de auto ook nodig. Zorg dat die doorgaande wegen daadwerkelijk doorgaand zijn.”



Colofon

Gemeente Deventer, november 2024

Inhoud	Participatie / Kennis & Verkenning, gemeente Deventer
Vormgeving	Communicatie, gemeente Deventer



WWW.DEVENTER.NL